

Aktuelles
Reise Know-How
für über 40 Länder
Wissen, wo's
langgeht!



Herbert Lindenberg

Europa per Rad



Der Reiseführer für alle Radler durch ganz Europa. Touren, Routen und Radregionen in über 40 Ländern.

Tipps

Nord-Süd-Passagen:

Die besten Alpenübergänge [Seite 32](#)

Fahrradland Deutschland:

Radwegparade [Seite 146](#)

Frankreichs wilder Westen:

Bretagne [Seite 196](#)

Großbritanniens längster Radweg:

End to End – die 1000-Meilen-Tour [Seite 248](#)

Insel aus Feuer und Eis:

Hochlandpisten per Rad [Seite 288](#)

Schluchten, Buchten und Gebirge:

Aufregendes Montenegro [Seite 353](#)

Wege zum Nordkap:

Nördlich vom Polarkreis [Seite 383](#)

Mautfrei für Radler:

Großglockner-Hochalpenstraße [Seite 420](#)

Grüne Außenposten:

Madeira und die Azoren [Seite 472](#)

Das Eiserne Tor:

Der Donauradweg durch Serbien [Seite 538](#)

Sieben auf einen Streich:

Kanarisches Inselfspringen [Seite 580](#)

Europaradweg R1:

Von Calais nach St. Petersburg [Seite 645](#)









Herbert Lindenberg


Europa per Rad





E-Mail-Adresse des Verlags:
verlag@rkh-reisefuehrer.de

www.reise-know-how.de

- 
- › Ergänzungen nach Redaktionsschluss
 - › kostenlose Zusatzinfos und Downloads
 - › das komplette Verlagsprogramm
 - › aktuelle Erscheinungstermine
 - › Newsletter abonnieren

Direkt einkaufen im Verlagsshop mit Sonderangeboten



Herbert Lindenberg

Europa per Rad

Herbert Lindenberg

Europa per Rad

erschienen im

REISE KNOW-HOW Verlag

© Helmut Hermann
Untere Mühle
D - 71706 Markgröningen

6. aktualisierte Auflage 2016

EPUB ISBN 978-3-89662-623-3

Mobi ISBN 978-3-89662-624-0

PDF ISBN 978-3-89662-629-5

Alle Rechte vorbehalten

Website des Verlags:

www.rkh-reisefuehrer.de

E-Mail-Adresse des Verlags:

verlag@rkh-reisefuehrer.de

Gestaltung und Herstellung

Umschlagkonzept: Carsten Blind

Inhalt: Carsten Blind

Lektorat: Helmut Hermann, Nadine Jung

Karten: Helmut Hermann, Carsten Blind, Nadine Jung,

Fotos: siehe Anhang

Dieses Buch ist außerdem als **Printausgabe (ISBN 978-3-89662-361-4)** in jeder Buchhandlung in Deutschland, Österreich, Schweiz, Niederlande und Belgien erhältlich.

Bitte informieren Sie Ihren Buchhändler über folgende Bezugsadressen:

D: - PROLIT GmbH, Postfach 9, 35461 Fernwald
www.prolit.de (sowie alle Barsortimente),

CH: AVA-buch 2000, Postfach 27, 8910 Affoltern, www.ava.ch

A: Mohr Morawa Buchvertrieb GmbH, Postfach 260, 1011 Wien

NL, B: Willems Adventure, www.willemsadventure.nl

Wer im Buchhandel trotzdem kein Glück hat, bekommt unsere Bücher auch über unsere Büchershops im Internet, z.B. unter

www.reise-know-how.de

Wir freuen uns über Kritik, Kommentare und Verbesserungsvorschläge. Alle Informationen und Daten in diesem Buch sind mit größter Sorgfalt gesammelt und vom Lektorat des Verlags gewissenhaft bearbeitet und überprüft worden. Da inhaltliche und sachliche Fehler nicht ausgeschlossen werden können, erklärt der Verlag, dass alle Angaben im Sinne der Produkthaftung ohne Garantie erfolgen und dass Verlag wie Autor keinerlei Verantwortung und Haftung für inhaltliche und sachliche Fehler übernehmen. Die Nennung von Firmen und ihren Produkten und ihre Reihenfolge sind als Beispiel ohne Wertung gegenüber anderen anzusehen. Qualitätsangaben sind subjektive Einschätzungen der Autoren.

Lachendes Ziel, lachender Start / Und eine herrliche Fahrt / Ein Freund / ein guter Freund ... Der Uralt-Evergreen von den Comedian Harmonists scheint wie eine Hymne auf das Reisen mit dem Fahrrad: Loslassen, losfahren, einem lachenden Ziel entgegen, mit einem guten Freund, dem Fahrrad nämlich!

Dieser nimmermüden Lust verdankt dieses Radreisebuch mittlerweile die sechste Auflage. Hier ist all das versammelt, was Reiseradler in Europa interessieren könnte. Neben Daten und Fakten auch viel Subjektives und Erlebtes, denn es soll ein Buch von *Radlern für Radler* sein.

Viele Radstorsys sind neu, ein paar unverwüstliche waren aber auch schon in der ersten Auflage dabei. Sie sind als Radstory-Klassiker gekennzeichnet.

Damit ganz Fahrrad-Europa überhaupt zwischen zwei Buchdeckel passte, wurde weg gelassen, was für passionierte Reiseradler keine oder nur geringe Bedeutung hat. Vorgefertigte Tourenbeschreibungen mit Abbiegehinweisen und Unterkunftsadressen gibt es hier nicht. Dafür umso mehr Infos für die persönliche Tourenplanung. Inspirieren und Anschubhilfe leisten – das ist es, was „Europa per Rad“ will. Frei nach dem Motto:

Wenn's erstmal rollt, dann rollt's!

Der **Aufbau des Buches** ist auf schnelles Finden ausgerichtet. Allen europäischen Ländern ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Nur drei Kapitel behandeln mehrere Länder: „Alpen“, „Baltikum“ und „Osteuropa“.

Die Länderkapitel sind alphabetisch sortiert – auf die Niederlande folgt Norwegen, nicht etwa das benachbarte Belgien, auf Osteuropa folgt Österreich. Ebenfalls alphabetisch sortiert sind die Bundesländer in den Großkapiteln Deutschland und Österreich. Und dann gibt es der Vollständigkeit halber noch den Buchstaben Z wie „Zwergstaaten“. Was nicht böse gemeint ist.

Was noch? Jedes Länderkapitel ist unterteilt in einen landschaftlichen **Tourenteil** („Routen & Regionen“) mit Überblicken, Vorschlägen und Tipps sowie einen reisepraktischen **Infoteil** (i-Box bzw. Info-Box). Auf herkömmliche Adressen wurde zu Gunsten von Web-Adressen verzichtet. Die Kartenskizzen dienen der Orientierung beim Lesen.



Tipps für Mountainbiker sind durch ein Piktogramm markiert. Ein Register unterstützt das gezielte Auffinden von Orten, Landschaften, Routen, Events. Zur Erleichterung wurde der Index bewusst nicht nach Ländern unterteilt.

Allen Toureras und Toureros:
Bonne chance et bonne route!

Euer Vorausradler

Herbert Lindenberg

Ergänzungen und Neuigkeiten
zu „Europa per Rad“ gibt es auf

www.europa-rad.de



Inhaltsverzeichnis

Albanien	14	Schwarzwald	92
①- Box Albanien	21	Neckartal-Radweg	94
<i>Spezielle Gefahren</i> (Thomas Longin)	23	Schwäbische Alb	95
<i>„Tradizionale“</i> (Martin Pfaffensteller)	24	Bodensee-Radweg	96
<i>Welcome to Albania!</i> (Florian Welzel)	25	Weitere Tourentipps Baden-Württ.	97
Alpen	28	Bayern	97
①- Box Alpen	29	Franken	97
<i>Alpenstraßen-Tipps</i> (Andreas Hollmann) ..	30	Ostbayern (Oberpfalz / Niederbayern) ..	95
Pässe, Touren, Routen	32	Bayerischer Wald	100
Alpen Offroad	43	Südliches Niederbayern	101
<i>Ausgewählte Alpenpässe und -touren</i>		Ällgäu / Bayerisch-Schwaben	101
<i>für Mountainbiker</i> (Michael Kristl)	43	Oberbayern	102
Baltikum	47	Via Claudia August (VCA)	103
Litauen	49	Bayerische Alpen	104
Lettland	51	Brandenburg	105
Estland	52	Berlin	105
①- Box Baltikum	55	Prignitz · Nordöstliches Brandenburg ...	106
Belgien	58	Spreewald	107
Routen & Regionen	60	Spree-Radweg	108
①- Box Belgien	63	Berlin-Usedom-Radweg	108
Bosnien-Herzegowina	65	Fläming	109
①- Box Bosnien-Herzegowina	68	Weitere Tourentipps Brandenburg	109
Bulgarien	69	Hessen	111
Routen & Regionen	70	Taunus · Rhein-Main-Gebiet	113
①- Box Bulgarien	74	Rhön	114
<i>Verschlungene Wege durchs</i>		Mecklenburg-Vorpommern	115
<i>Pirin-Gebirge</i> (Ralf Farellmann)	77	Ostseeküste	115
Dänemark	78	Rügen	117
Routen & Regionen	80	Usedom, Oderhaff	118
Jütland / Jylland	83	Mecklenburgische Seenplatte	118
Fünen / Fyn	84	Radweg Berlin-Kopenhagen	119
Sjælland (Seeland), Møn, Falster,		Niedersachsen	120
Lolland	84	Ostfriesische Inseln	122
Bornholm	85	Weser-Ems-Gebiet	122
Dänemark zum Anbeißen	86	Lüneburger Heide, Wendland, Elbe ...	123
①- Box Dänemark	87	Osnabrücker Land, Weserbergland,	
Deutschland	90	Harzvorland, Harz	124
Routen & Regionen	91	Nordrhein-Westfalen	126
Baden-Württemberg	92	Sauserland	127
		Region Nordrhein	128
		Tourentipp Ruhrgebiet	128
		Rheinland-Pfalz	128
		Eifel und Ahrtal	129
		Mosel	130
		Hunsrück · Pfälzer Wald	131
		Deutsche Weinstraße · Mittelrhein	132

Saarland	133	Massif Central – Auvergne und	
Tourentipps Saarland	134	Cevennen	184
Sachsen	135	<i>In den Schluchten des Vercors</i>	
Radfernwege	135	(Thomas Schroeder)	186
Erzgebirge	135	Provence, Côte d'Azur	189
Oberlausitz	136	Französische Alpen	192
Weitere Tourentipps Sachsen	137	Normandie	194
Sachsen-Anhalt	137	Loiretal	195
Altmark · Mittlere Elbe	138	Bretagne	196
Saale-Radweg	138	<i>Frankreichs wilder Westen – Per Rad</i>	
Schleswig-Holstein	139	<i>durch die Bretagne</i> (Andreas Bugdoll) ..	199
Nordseeküste	140	Aquitanien	201
Nordfriesische Inseln	140	Pyrenäen	202
Flüsse und Kanäle	141	Korsika	205
Holsteinische Schweiz –		①- Box Frankreich	208
Ostholsteinische Seenplatte	142		
Thüringen	143	Griechenland	214
Thüringer Becken	143	Routen & Regionen	215
Thüringer Wald,		Nordgriechenland	215
Thüringer Schiefergebirge	144	Mittelgriechenland	218
Weitere Tourentipps für Thüringen ...	145	Peleponnes	220
Radweg-Parade	146	Griechische Inseln	221
Altmühltal-Radweg	146	• Ionische Inseln	221
Donau-Radweg (deutscher Teil)	148	• Ägäische Inseln	222
Elbe-Radweg	149	• Dodekanes	223
Main-Radweg	150	• Kykladen	224
Oder-Neiße-Radweg	151	• Kreta	225
Ostseeküsten-Radweg	152	<i>Kreta-Treter</i> (Thomas Metje)	226
Radweg Romantische Straße		①- Box Griechenland	227
(Radfernweg D9)	152		
Weser-Radweg	153	Großbritannien	
①- Box Deutschland	154	England – Wales – Schottland	232
		Routen & Regionen	232
Färöer	159	Südost-England	232
<i>Zwischenaufenthalt</i> (Christoph Gocke) ..	160	Südwest-England	233
		Mittelengland	234
Finnland	161	Ostengland	234
Routen & Regionen	162	Nördliches England	236
Åland-Inseln	162	Wales	238
Küstenregionen	164	Schottland	239
Finnisch-Karelien / Karjala	166	①- Box Großbritannien	243
Waldfinnland	166	<i>„End to End“ – ein 1000-Meilen Roadbook</i>	
Finnisch-Lappland	167	(Christoph Gocke)	248
①- Box Finnland	169	<i>Der wilde Norden Schottlands</i>	
<i>Kiitos, Suomi!</i> (Jörg Wellendorf)	173	(Andreas Bugdoll)	253
Frankreich	178	Irland Republik Irland / Nordirland ..	257
Routen & Regionen	179	Routen und Regionen	258
Elsaß und Vogesen	179	Wicklow Mountains	258
Burgund	183	Ring of Kerry, Dingle	258

Clare, West Mayo, Galway	261	①- Box Kroatien	336
Donegal	262	<i>Geburtstag in Kroatien</i> (Florian Welzel) ..	338
Irlands Inland	264	Luxemburg	341
Nordirland	264	Routen & Regionen	342
Tourentipps für Nordirland	265	①- Box Luxemburg	343
<i>Irland im Winter</i> (Sebastian Johannsen) ..	266	Malta	345
①- Box Irland	269	①- Box Malta	346
<i>Mein irisches Radel-Tagebuch</i> (Michael Kristl)	273	Mazedonien	347
Island	279	Routen & Regionen	348
Routen & Regionen	280	①- Box Mazedonien	350
Die Ringstraße	280	<i>Unbekanntes Mazedonien</i> (Florian Welzel)	351
• im Westen	282	Montenegro	353
• im Norden	282	Routen & Regionen	354
• im Osten	283	Küste und Hochkarst	354
• im Süden	283	Die Tiefeben	354
<i>Sieben Stunden bis</i> <i>Landmannarlagur</i> (Georg Föcker)	285	Nordmontenegro	355
Hochlandpisten	288	①- Box Montenegro	357
<i>Kreuzweg Gaesavatnaleid</i> (Georg Föcker) ..	290	Niederlande	358
①- Box Island	293	Routen & Regionen	360
Italien	298	Friesland und Groningen	360
Routen & Regionen	299	Drenthe · Overijssel	362
Südtirol / Dolomiten	299	Twente Gelderland	363
Oberitalienische Seen – Trentino, Lombardei, Piemont	304	Noord- und Zuid-Holland	364
Venetien, Emilia Romagna	306	Flevoland und Utrecht	365
Apennin	307	Zeeland	366
<i>Übergänge über den nördlichen</i> <i>Apennin</i> (Ulrich Lamm)	308	Noord-Brabant	367
Sentiero GEA	309	Limburg	368
Toskana	310	①- Box Niederlande	369
Umbrien	312	Norwegen	373
Südliches Italien	313	Routen & Regionen	376
<i>Eine Woche wie ein Tag – durch</i> <i>die Abruzzen</i> (Andreas Bugdoll)	314	Südnorwegen / Sørlandet	376
Sizilien	316	Rallarvegen	378
Sardinien	318	Westnorwegen	380
①- Box Italien	320	Ostnorwegen / Østlandet	381
<i>Einmal um Sardinien</i> (Andreas Bugdoll) ..	324	Mittelnorwegen / Trøndelag	382
Kosovo	327	Nordnorwegen	383
①- Box Kosovo	329	①- Box Norwegen	386
Kroatien	330	Osteuropa (GUS) Weißrussland (BY) – Ukraine (UA) – Moldawien (MD) – Russland (europäischer Teil / RUS)	392
Routen & Regionen	331	Weißrussland (Belarus)	394
Istrien	331	Ukraine	394
Dalmatien	333		
Nord-Kroatien	335		

Moldawien.....	395	Südöstliches Polen	
Russland (europ. Teil)	395	(Kleinpolen, Weichsel).....	452
①- Box Osteuropa (GUS)	397	Westkarpaten	455
<i>Drei Tage bis St. Petersburg</i>		①- Box Polen	456
(Christoph Gocke)	400	<i>Rundbrief aus Istanbul: 25 Jahre nach dem</i>	
		<i>Fall der Mauer</i> (Herbert Lindenberg)	460
Österreich	404	Portugal	464
Routen & Regionen	405	Routen & Regionen	466
Radfernwege im Überblick	405	Nord- und Mittelportugal	466
Burgenland	408	Südportugal	468
Nördliches Burgenland	408	Algarve	470
Neusiedler-See-Radweg	408	Madeira	472
Südliches Burgenland	410	Azoren	473
Kärnten	410	①- Box Portugal	477
Drau-Radweg	412	<i>Vía de la Plata – der andere Jakobsweg</i>	
Niederösterreich	413	(Andreas Bugdoll)	480
Kamp-Thaya-March-Radweg (KTM)	414	Rumänien	485
Oberösterreich	415	Routen & Regionen	486
Mühlviertel/Donautal · Donauradweg	416	①- Box Rumänien	491
Innviertel / Hausruck	417	Schweden	495
Salzkammergut	418	Routen & Regionen	498
Salzkammergut-Radweg	418	Schwedische Radfernwege	498
Phyrn-Eisenwurzten	418	Südschweden / Götaland.....	499
Salzburger Land	419	Mittelschweden / Svealand.....	502
Alpenmarathon	421	Nordschweden / Norrland.....	504
Tauernradweg	422	①- Box Schweden	508
Ennsradweg	422	<i>E-Mails von Gotland</i> (Helene Müller)	512
Mozart-Radweg	423	Schweiz	514
Steiermark	424	Routen & Regionen	516
Ober-/Mittelsteiermark	424	Das Schweizer Veloroutennetz	516
Unter-/West-/Oststeiermark	425	Schweizer Jura	518
Mur-Radweg	425	Mittelland.....	519
Tirol	426	Schweizer Alpen	521
Nordtirol	425	Graubünden	522
Osttirol	429	Berner Oberland	524
Innradweg · MTB Tirol	430	Wallis	525
Vorarlberg	431	Tessin (Ticino).....	526
①- Box Österreich	432	①- Box Schweiz	528
<i>Von der Donau zum Bodensee</i>		<i>Velogeschichten aus den Bergen</i>	
(Andreas Bugdoll)	437	(Andreas Hollmann)	533
<i>Wehe Via Claudia oder Warten auf</i>		Serbien	537
<i>den Postbus</i> (Christoph Gocke).....	439	Routen & Regionen	538
Polen	442	Der Donau-Radweg durch Serbien.....	538
Routen & Regionen	444	Gebirgstouren	541
Nordwestliches Polen		Serbien als Transitland	541
(Ostseeküste, Pommern)	444	①- Box Serbien	542
Nordöstliches Polen			
(Ostseeküste, Ermland, Masuren)	447		
Südwestliches Polen			
(Großpolen, Schlesien)	451		

Slowakei	544	Nord- und Ostböhmen	606
Routen & Regionen	545	Mähren	608
Westslowakei	545	①-Box Tschechien	610
Mittelslowakei	546	Türkei (europ. Teil)	
Ostslowakei	548	Europäische Türkei	613
①-Box Slowakei	550	①-Box Türkisch-Thrakien	614
Slowenien	553	Ungarn	615
Routen & Regionen	554	Routen & Regionen	616
Nordwestliches Slowenien		Westliches Ungarn (Transdanubien)	616
(Julische Alpen)	554	Donauradweg	620
Südliches Slowenien (Karst)	555	Nordungarische Mittelgebirge	621
Östliches Slowenien	556	Große Tiefebene (Alföld)	622
①-Box Slowenien	557	①-Box Ungarn	624
<i>Tourenparadies Julische Alpen</i>		<i>Donauradtour mit Anhang – die ersten</i>	
(Andreas von Heßberg und		<i>2500 km</i> (Sybille Fleischmann)	627
Waltraud Schulze)	559	Zypern	632
Spanien	562	①-Box Zypern	635
Routen & Regionen	563	Zwergenstaaten	
Katalonien	563	Von Liechtenstein bis Gibraltar	
Atlantisches Nordspanien (Baskenland,		(Christoph Gocke)	636
Kantabrien, Asturien, Galicien)	566	Anhang	639
Jakobsweg (Camino de Santiago)	568	Abkürzungen im Buch	640
Zentralspanien (Castilla-La		Länderkürzel (internationale	
Mancha, Extremadura)	570	Kfz-Kennzeichen Europas)	640
Südspanien / Andalusien	571	Hilfreiche Radreise-Websites	641
<i>Zum Pico de Veleta</i> (Georg Föcker)	575	Basiswissen Radreisen	641
Balearen	576	Radreisen mit GPS (Georg Föcker)	642
Kanarische Inseln	580	EuroVelo · Europaradweg R1	645
①-Box Spanien	590	Der Autor	648
<i>300 km durch den spanischen Frühling</i>		Danksagung	649
(Karin Gesierich und Johannes Lindtke)	596	Die Fotografen	649
Tschechien	601	Register A-Z	656
Routen & Regionen	602	Kartenverzeichnis	➔
Westböhmen	602		
Südböhmen	604		
Mittelböhmen	605		



Bitte schreiben oder mailen Sie (verlag@rkh-reisefuehrer.de), wenn sich unterwegs Dinge verändert haben oder Sie Neues wissen. Wir beantworten jede Zuschrift. Danke!

Kartenverzeichnis

Albanien	15
Alpen	34/35
Baltikum	48
Belgien	59
Bosnien-Herzegowina.....	66
Bulgarien	71
Dänemark	79
Dänemarks Radferweg	81
Deutschland	672
Baden-Württemberg und Bayern	93
Via Claudia Augusta (VCA)	103
Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland	112
Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen ..	116
Radweg Berlin – Kopenhagen	119
Niedersachsen und Schleswig-Holstein	121
Radferweg in Deutschland	147
Färöer	159
Finnland	163
Finnland-Route.....	174
Frankreich	180/181
Frankreichs Regionen	179
Bretagne-Tour	199
Korsika	205
Paris–Brest–Paris.....	213
Griechenland.....	216/217
Großbritannien (England, Wales, Schottland)	231
Irland (Republik Irland und Nordirland)	259
Island	281
Italien	300/301
Italiens Regionen	299
Kosovo	327
Kroatien	330
Luxemburg	341
Mazedonien	347
Montenegro	327
Niederlande	359
Norwegen	374/375
Osteuropa (GUS)	393
Österreich (mit Zusatzkarte „Bundesländer“) ..	406/407
Radfernwege in Österreich	409
Polen	443
Portugal	465
Rumänien	487
Schweden	496/497
Schwedens alte Provinzen	498
Schweiz	515
Schweizer Veloroutennetz	517
Serbien	539
Slowakei	544
Slowenien.....	553
Spanien	564/565
Spanien und seine Regionen	566
Mallorca	577
Kanarische Inseln	580/581
Tschechien	603
Ungarn	617
Zypern.....	63

Europa per Rad entdecken





Albanien

Daten

28.748 qkm • 2,9 Mio. Einwohner • 92 Ew./qkm
Ausdehnungen: N – 330 km – S // W – 140 km – O

Land und Leute

Vier Jahrzehnte lang war das „Land der Skipetaren“ das isolierteste Europas. Die geographischen Bedingungen begünstigten die Abschottung. Kleiner als das deutsche Bundesland Brandenburg umschließen schwer zugängliche, bis zu 2693 m hohe Gebirge von drei Seiten das zentrale Bergland und die 200 km lange Küstenebene. Offen ist



das Land nur zur Adria und zum Ionischen Meer. Trotz aller Modernisierung gehört Albanien noch immer zu den Armenhäusern Europas, auf dem weltweiten HDI-Index belegt es mit Rang 95 den letzten der europäischen Länder. Ein Viertel der Bevölkerung ist arbeitslos, das Durchschnittseinkommen beträgt 300 €, und trotz erstaunlicher Straßenbauaktivitäten hat die Infrastruktur große Lücken. Das zivile Rechtssystem greift praktisch nur im Einzugsgebiet der Städte. In den Bergen, deren Bevölkerung früher als besonders wehrhaft berüchtigt war, ist hingegen der alte Gesetzeskanon mit der berüchtigten Gjakkarrja (Blutrache) weiterhin lebendig.

Die Versorgung ist gut. Aufgeschlossen und freundlich zeigt sich die Bevölkerung in Mittel- und Südalbanien. Traditionsverhafteter sind die Leute in den Bergen Nordalbanien, wo man sich schon mal als Eindringling fühlen kann. Speziell die wenig erschlossenen *Albanischen Alpen* (Prokletije) im Dreiländereck Albanien – Montenegro – Kosovo sind wild und spannend. Hier sollte man sich einerseits umsichtig und respektvoll verhalten, profitiert andererseits aber auch vom Gesetz der Gastfreundschaft. Die ultimative Runde ums „Verfluchte Gebirge“ wird weiter unten beschrieben.

per Rad entdecken

Thomas Longin: „Albanien ist überraschend dicht und gleichmäßiger als etwa Mazedonien oder Montenegro besiedelt und in Kultur genommen, selbst in Regionen, die kaum noch mit einem Fahrzeug zugänglich sind. Zwischen den einzelnen inneren Gebirgen und im Übergang zum westlichen Tiefland findet der Radler attraktives Hügelland wie z.B. in Korsika, mediterran, eher anstrengend, z.B. zwischen Gramsh und Elbasan, um den Krrabe-Pass zwischen Elbasan und Tirana, und in der ganz eigenwilligen Region Mati um den gleichnamigen Fluss. Mittelgebirgig ohne ausgesprochen felsige Höhen, doch auch schwer zugänglich die legendäre, zur Mati stets antagonistische Region Mirdita um die Fan-Flüsse, südlich des Qaf e Malit. Albanien Berge sind noch dicht bewaldet; ruinöser Raubbau ist aber nicht zu übersehen: ein gravierendes Problem, das z.Zt. natürlich hinten gestellt wird. In eher mediterranen Übergangszonen und im Flachland findet man Macchia-Artiges. Ein besonderes Landschaftsbonbon Albanien sind äußerst reizvolle Stauseen, z.B. die albanischen Stauseen des Drin und des Mat bei Ulza.“



Shkodër

Routen & Regionen

Landschaftlich wie kulturhistorisch hat Albanien durchaus touristisches Potenzial. Griechen, Römer, Byzantiner und Venezianer ließen in Albanien bauen. Die letzten Fremdherrscher waren die Türken, die der Bevölkerung den Islam und vielen Orten eine pittoreske Altstadt bescherten.

- Etappenziele**
- **Apollonia** (antike Siedlung)
 - **Butrint** (größte Ausgrabungsstätte, bei Sarandë)
 - **Sarandë** (hübscher Hafen, Mittelmeerflair)
 - **Berat** („Stadt der 1000 Fenster“, Altstadt)
 - **Durrës** (Hafen, Strand, Amphitheater)
 - **Gjirokastrë** (markante Altstadt, Festung)
 - **Korçë** (Mirahor-Moschee)
 - **Krujë** (Burg, „Balkon der Adria“)
 - **Ohrid-See** (sprich: Ochrid-See, einer der ältesten Seen der Erde, 695 m üNN)
 - **Shkodër** (eine der ältesten Städte Europas, Burg Rozafa)
 - **Elbasan** (Osmanische Stadtmauern und Königsmoschee)
 - **Tirana** (Hauptstadt, 420.000 Ew., Altstadt, Moschee, jeder 7. Albaner lebt hier)
 - Südliche Küstenhöhenstraße von **Vlorë** über den **Llogara-Pass** (1027 m) nach **Sarandë** (120 km, Beschreibung s.u.)
 - Nördliche Gebirgsstraße von **Shkodër** über **Malit-** und **Slakut-Pass** (1284 m, 849 m) nach **Kukës** (147 km)
 - **Korçë** über **Leskoviku** (1196m) nach Tepelena

Tourenvorschläge von Thomas Longin

Um die folgenden Tourenvorschläge (1-10) leichter verorten zu können, wurde die jeweilige Region in der **Karte auf S. 15** markiert.

Nordalbanien

MTB-Tipp



(1) Abzweig Fushë-Krujë – Krujë – Shtamës-Pass (1228 m) – Burrel

Befahrene Asphaltstraße mit Serpentinien nach Krujë. Richtung Burrel erst einige km Asphalt über atemberaubender Schlucht (unbedingt angucken), später immer schlechter werdende Piste, sehr anstrengend, herrliches Erlebnis abgelegener Bergwälder, einfaches Hotel, gleich darauf der Shtamës-Pass (ca. 25 km ab Krujë). Bei besonderem Leistungswillen steht dort ein noch sehr weit hinauf führender Weg zur Verfügung.

Abfahrt zunächst sehr schlecht, immer links und oberhalb des Tals halten, hinter einem Abzweig plötzlich gute Piste, Wechsel in weiter nördliches Tal, wieder schlechtere Piste; herrliche, die charakteristischen Hügel der Mati, nachher auch die höheren, bewaldeten Wellen der Mirdita enthüllende Blicke; Burrel im Tal. In Gegenrichtung hinter Burrel direkt an Fabrik (Asphaltende) vorbei, kleines Dorf Kombesi, Beginn der weit sichtbaren Serpentinien. Für Krujë – Burrel unbedingt einen ganzen Tag planen. Im Blue Guide wird die Strecke krass falsch als Asphaltstraße beschrieben.

MTB-Tipp



(2) Peshkopi – Lura-Seen – Peshkopi

Eine herrliche Runde so weit hinauf wie wohl nirgends sonst in Albanien, Asphalt nur bis Drinbrücke, sonst anfangs gute, nachher meist sehr schlechte



Piste, oft nur grobsteiniges Bachbett, Schiebe-/ Tragestrecken, nur mit Minigepäck möglich, 2 Tage, EuroCart-Darstellung exakt, Orientierung meist einfach (Hirten, Waldarbeiter), Wasser aus Bächen oder Quellen. Gespenstische Seen, durch Raubbau geschädigte Wälder, ansonsten völlig einsame Hochlage über 40 km, atemberaubende Blicke auf den Drin-Canyon, Sar Planina/ Korabi usw. Herrliche Auffahrt über Selishte, vorbei an markanten Felsen („Qytet i Skenderbeg“), nach einigen Serpentinaen (am Qaf e Murre) spitz rechts nach Nord, nach Erreichen der Höhe folgt bald eine tückische Stelle, wo man leicht links hinauf muss (Waldarbeitercamp, Hirtenhütte „Fushe-Bize“), bald vorbei an den Seen, hinter den letzten, schönsten Seen steil abwärts (in Gegenrichtung vermutlich schiebend), Ort Fushe-Lura. Kurze Auffahrt, kleine düstere Hochfläche geradeaus durchqueren, wieder herrliche Blicke, sehr lange Abfahrten. Ganz unten auf Drin-Niveau (Einmündung in Hauptpiste nach Kukës) kurz rechts zu einer Brücke (links Richtung Kukës); in Gegenrichtung von Hauptpiste kurz nach Brücke spitz links aufwärts (unbeschildert). Alternative: von Fushe-Lura gleich am Lura-seitigen Ortsanfang Richtung Nordwest nach Kurbnesh-Rreshen, vermutlich grauenhafte Piste.

Straßentour (3) Milot – Rubik – Pukë – Shkodër (Mirdita-Etappe)

Sehr abgelegene Region, Wald, nördlich-voralpin, ganz anderer Charakter als Mati-Etappe, Asphalt. Bis Abzweig Puka viel Verkehr (aber langsam) durch im Konvoi fahrende Kosovaren. Recht flach den Mati/ Fan entlang, bemerkenswerte Kirche über Rubik, kurz vor Rrëshen kleines Motel, links ab und ab jetzt viele Höhenmeter, z.T. steil. Evtl. Abstecher (viele zusätzliche Höhenmeter) zur Alexanderkathedrale von Orosh (alte Hauptstadt der Mirdita) und zum berühmten Straflager von Spac. Am Abzweig Kukës links, längere Auffahrt nach Pukë, trotz schlechten Rufs angenehm und aufgeräumt, gelegen in voralpenartiger Wald- und Wiesenlandschaft. Nach Shkodër z.T. neue Straße, im Tiefland rechts über Juban nach Shkodër.

*Schlucht des Mati
(Nordalbanien)*



MTB-Tipp



(4) Shkodër – Koman – Fierzë – Bajram Curri – Valbonë/ Ragam – Gjakovë (Kosovo) – Pejë – Cakor (Montenegro) – Plav – (Albanien) – Hani i Hotit – Shkodër

Die ultimative Runde um das „Verfluchte Gebirge“, reine Fahrzeit 5 Tagesetappen, nur ein etwas unangenehmes Pistenstück (Cem-Tal).

1. Tag: Abzweig nach Koman von Straße Shkodër-Puka oberhalb des Vau-i-Dejes-Kraftwerks (weit vorher beschildert), brauchbarer Asphalt, am Ort über Brücke und zur Staumauer hinauf, unbeleuchteter Tunnel (ca. 500 m), Anlegestelle. Die **Fähre** Fierzë – Koman – Fierzë fährt einmal täglich, Abfahrt in Fierzë angeblich um 7:00, in Praxis eher um 8:00, Fahrtdauer um 2 Stunden, Rückfahrt von Koman ab 10:00, eher später. Man sollte sicherheitshalber vielleicht um 9:00 aufkreuzen, d.h. spätestens um 6:00 in Shkodër losfahren (60 km mit einigen Höhenmetern). Vom Fähranleger bei Fierzë kurze interessante Fahrt nach **Bajram Curri** im so überirdisch schönen, zutiefst albanischen, von Charakter überströmenden Tropojë. Homestay in Margegaj gleich nördlich der Stadt möglich und sehr empfehlenswert.

2. Tag: Durch die wilde Schlucht der Valbonë bis zum Talschluss bei **Ragam** in einem überwältigenden „natürlichen Amphitheater“, mit wenig Gepäck einfache Piste, eher gleichmäßige Steigung, einfache Strecke ca. 30 km, Höhenlagen Bajram Curri ca. 300 m, Taleintritt ca. 200 m, Valbonë ca. 900 m, Ragam ca. 1000 m. Einschwenken in die Schlucht auf linker Flussseite, vor Valbonë etwas steiler, danach bis Ragam flach. Gegen Ende muss man leider durch das grobsteinige Flussbett fahren bzw. schieben, das fast den gesamten Talgrund einnimmt, aber es lohnt sich wirklich sehr. Unbedingt bis Ragam fahren, nicht schon von Valbonë zurück.

3. Tag: Von **Bajram Curri** hinab ins Tal, am Abzweig der Straße nach Kukës (durch die Region Has) links auf gute Piste. Problemlose Grenzpassage auf kleinem Pass, nach einigen km sehr guter Asphalt, Kosovo mit seiner für uns völlig gewohnten, praktisch mitteleuropäischen Infrastruktur. **Gjakovë** (RKS), zwei gefährliche Stunden auf schmaler Straße mit viel sehr schnellem Verkehr, **Decan** (RKS), weite Blicke über Hügelland, **Pejë** (RKS).



Hodschas
Hinterlassen-
schaften



4. Tag: *Rugovska-Schlucht* bald ohne Asphalt, folgend durchweg gute Piste, kaum Verkehr (ab Grenze wegen Straßenschaden Kfz-frei), immer angenehmer Anstieg, viele Walderdbeeren, hoher Pass mit gewaltigem Panorama, montenegrinischer Polizeiposten auf Pass (Grenze lange vorher), sehr lange Abfahrt, halbwegs wieder Asphalt, **Plav** (MNE). Unbedingt Abstecher nach Vusanje, Grebaje (auf Karte „Dolja“ und weiter talaufwärts) und zu einigen abgelegenen kleinen Seen; aufpassen wegen Grenznahe.

5. Tag: (redaktionell aktualisiert) Asphalt bis zum neuen Grenzposten bei **Grrncar**. Auf der neu ausgebauten SH20 in Serpentina nach **Hani i Hotit**. Berauscher Blick zurück, Abfahrt zum Shkodër-See. **Shkodër**.

MTB-Tipp



(5) Shkodër – Kir – Shala – Theth – Bogë – Koplik – Shkodër

Sehr abwechslungsreiche Runde durchs berühmte Land der „Malissoren“. Zwei Tage, mit wenig Gepäck machbare Pisten, Übernachtung in Theth. Keinesfalls wild campen. Am ersten Tag gehts durch die wasserführenden, grünen Täler von Kir und Shala, am zweiten durchs düstere Trockental „Perroi i Thate“.

1. Tag: Shkodër in der Verlängerung der ehemaligen Enver-Hoxha-Straße (viele Ladengeschäfte, in Höhe der Moschee) nach Ost verlassen, sehr schlechte Straße durch armselige Vororte; ein Asphaltende fällt nicht auf. Nach Inspektion der berühmten Bogenbrücke von Mes auf der rechten Kir-Seite bleiben; ab jetzt sehr schön und ruhig. Herrlichste Landschaft. In **Ura e Shtrejtë** eine große Moschee; danach kennzeichnen viele Kreuze die Region als katholisch. Etwa wie auf der Karte wendet sich nahe **Kir** die Piste zögerlich in Serpentina auf Ost und zieht teilweise steil auf einen hohen Pass, anfangs ein oder zwei Quellen. Nach dem Pass bald Häuser und eine Quelle, dann sehr lange Abfahrt ganz hinab zur Brücke über den Shala-Fluss. Mäßig aufwärts durch geheimnisvollen Karst mit dichter Macchia. Wo vom Qaf-e Terthores ein rechter Seitenarm des Shala einmündet, steht ein kleines Wasserkraftwerk mit chinesischen Turbinen. Von seinem Hausberg kann man angeblich mit dem Fernglas die Burg von Shkodër sehen. Nachher der letzte Anstieg ins steinerne Meer der verstreuten Siedlung **Theth**. Talschluss mit den dramatischsten Gipfeln des Balkan, am eindruckvollsten der Mal-i Harapit, der aussieht wie die Nase einer in der Erde verborgenen „shtriga“ (etwa: Hexe). Der Name des Bergs wohl von „harap“: türkisch für „verwüstet“; vom albanischen Wort für „Farbiger“ eher nicht.

2. Tag: Angenehmer Anstieg zum Qaf-e Terthores; ab jetzt desolate Trockenlandschaft. Holprige Abfahrt nach **Bogë**, wo neuer Asphalt beginnt. Schneller Downhill nach **Koplik; Shkodër**.

Südalbanien

Straßentour (6) Berat – Kelcyre (56 km)

Die, jedenfalls in der zweiten Hälfte, schönste Tour Südalbaniens, Panorama über ganz Südostalbanien bis Grammoz, Timfi usw., einige kleine Seen. Durch ein Tal auf einen parallelen Bergrücken, hinab nach **Rehova**, höchste Stelle (Qaf e Gllaves) unterhalb einer sehr markanten Funkstation. Jetzt schönster Teil, herrliches Auf und Ab, Buz, nun vorwiegend abwärts, Umfahrung eines winzigen Sees zu Füßen der Trebeshina, Abfahrt nach Ballaban und Kelcyre. Vor allem der zweite Abschnitt der Etappe beeindruckt dermaßen, dass man gut mehrere Tage hier verbringen könnte; evtl. auch Abstecher nach Osten möglich.

Straßentour (7) Vlorë – Sarandë (120 km)

Asphalt, Traumstraße der „albanischen Riviera“, während der Saison nicht mehr so ruhig und unberührt wie noch vor wenigen Jahren. Zunächst direkt am Meer, landeinwärts z.T. sehr steil zum Llogara-Pass, zunehmend dichter mediterraner Wald, vor dem Pass Übernachtungsmöglichkeiten, weite Blicke auf Küste und Meer, Südseite des Passes völlig kahl (Klimascheide). Im folgenden viele Höhenmeter, Straße schmal und oft steil, herrliche Mittelmeerküste vor felsigem Gebirge, Traumstrände. Einige grössere Ortschaften und Sehenswürdigkeiten. Ab ca. 15 km vor Sarandë wieder im Land und weniger reizvoll. Von Sarandë unbedingt Abstecher nach Butrint.

MTP-Tipp**(8) Piskova – Frashër**

Wunderbarer Tagesausflug in völlig abgeschiedene Region („Tibet Europas“), anstrengend. Halbwegs zwischen Këlcyrë und Permet links ab auf gute Piste (Schild: Parku Kombetar „Bredhi Hotove“). Ca. 10 km leicht aufwärts, mittwegs Abzweig links zur Tekke von „Baba Aliut“. Kleiner Ort und letzte Möglichkeit, überflüssiges Gepäck zu deponieren, gleich nachher Serpentina, Wechsel in südlicheres Tal, immer steiler, z.T. rutschig, Pass lange vorher im Blick. Dort unter einem Holztor Eingang zum Nationalpark, dichter Wald, Haus des Parkverwalters, bald wieder aufwärts, diesmal weniger steil. Kleiner Pass in wieder kahle, düstere Landschaft, tief eingefressene Schlucht eines linken Nebenflusses des Osum. In Frashër erinnert nur noch das Museum an frühere Größe. (Am Gegenhügel prangt der Weg nach Kolonja zur Straße Erseka – Korca, vermutlich extrem schwierig. Von dort kommend in Gegenrichtung südlich unterhalb des Qaf-e Qarrit abzweigen, beschildert u.a. „Ballabanove 26 km“. Bis Clirim bzw. zur Osum-Brücke soll der Weg gangbar sein, der letzte hohe Pass aber selbst für Geländefahrzeuge schwierig. Vielleicht etwas für ganz Harte. Von der Polizei untersagt und nicht getestet.)

Straßentour (9) Këlcyrë – Përmet – Leskovik – Ersekë – Korçë (141 km)

Schönste Asphaltstraße Albaniens, echtes, dünn besiedeltes Hochland, Wälder, Hochebenen, sehr bunt, sensationelle Ausblicke, kunstvolle Straßenanlagen, gute Asphaltqualität, viele angenehme Höhenmeter (auch im Vjosa-Tal), ein Muss. Besonders schöne Abschnitte: gegenüber der sagenhaften Nemercka-Felswand südlich Përmet, packende Schluchtaufahrt nach Leskovik, dem vielleicht schönstegelegenen Ort Albaniens (Balkon und Logenplatz über der Ebene von Konitsa, wo die Einheimischen leider nicht hindürfen, Blick auf Timfi, leider früh im Schatten), Qaf-e Qarrit zwischen den Hochebenen von Kolonja und Korçë.

Straßentour (10) Korçë – Boboshtica – Dardha – Bilisht – Korçë

Herrlicher Tagesausflug in frischen, grünen Bergen, nicht zu anstrengend. 4 km südlich **Korçë** links ab, in **Boboshtica** wieder links, auch im weiteren gut beschildert. Steil aber angenehm auf nagelneuer, sehr schmaler Asphaltstraße in ein typisches schlängeliges Tal der Morava-Berge. Nach dem unscheinbaren Pass (1445 m) ein letzter Blick in die Ebene von Korçë, und zunächst steil abwärts, durch **Dardha**, die beliebte Sommerfrische der Leute aus Korçë. Immer flacher auslaufende Abfahrt. Über **Miras** und **Bilisht** rückwärts nach Korçë bei **Zëmbak** evtl. Abstecher zum Prespa-See.

Den **Prespa-See** sollte man von Albanien aus unbedingt besichtigen, auch wenn man nicht nach Mazedonien weiterfährt. Das Inselchen Mali Grad wirkt wie ein Bissen vom großen Sandwich Golem Grad, der um die Ecke in albanisches Wasser geschwommen ist, weil es ihm dort besser gefällt. Die Region Korçë/ Ohrid-See/ Prespa-See ist übrigens ethnologisch interessant.

-Box Albanien

Einreise

Der Pass oder Personalausweis genügen für die Einreise (D/A/CH). Die Weiterreise nach Mazedonien, Kosovo und Montenegro ist problemlos möglich.

Geld

Albanischer Lek (ALL), 1 € = 140 ALL (Okt. 2015). Geldautomaten in allen Städten. Inoffizielle Zweitwährung ist der Euro (Kleingeld mitnehmen). Die Lebenshaltungskosten sind niedriger als in D, 2014 lagen sie bei 56%.

Sicherheit, Gesundheit

Aktuelle Hinweise: www.diplo.de (Länderseite Albanien). Reise-KV abschließen. Das Leitungswasser in den Städten ist trotz allgemeinen Abratens in der Regel genießbar. Sehr gut ist das in den Bergen häufig neben der Straße sprudelnde Quellwasser.

Infos

- Tourismusamt: www.albania.al, www.albanian-tourism.com
- Newsletter Albanien: www.albanien.ch
Schweizer Infodienst für Hilfsorganisationen, gute Links, Reiseführerteil.
- Campingplätze: www.camping.info/albanien/campingplaetze

Wetter, Wind, Reisezeit

Das Klima ist vor allem im Westen ausgeprägt mediterran (trocken-heiße Sommer über 40 °C),

während der Osten etwas moderater temperiert ist. Westwinde sind vorherrschend. Beste Reisezeit: April–Juni, Sept./Okt.

Anreise

Am einfachsten per Flug zunächst nach Korfu/GR, von dort per Fähre nach Saranda (3–4x tägl.). Wer auf dem Landweg von Montenegro einreist, sollte den Lkw-freien Übergang Ulgin/Shkodër wählen (Lkw müssen den nördlichen Übergang bei Han-i-Hotit benutzen). Anreise per Fähre von Italien ab Ancona oder Bari nach Durrës.

Transport im Land

Reisebusse sind langsam, aber verlässlich und sehr preiswert. Das Bahnnetz ist mit 447 km sehr dünn, und die Bahnen fahren selten. Die Fahrradmitnahme muss bei Bussen und Bahnen immer im Einzelfall geklärt werden, es gibt keine Regelungen. Kleinbusse (für ca. 15 Pers.) bedienen auch Nebenstrecken, sind allerdings prinzipiell voll. Dennoch ist hier gegen Bares viel machbar.

Übernachten

Relativ problemlos, da ständig neue kleine Hotels an den Küsten und entlang der Hauptverkehrsachsen entstehen. DZ ab 15 – 20 €. Im Landesinnern jedoch weit weniger Hotels und oft nur einfache Privatunterkünfte. Campingplätze gibt es erst seit 2008. Inzwischen einige Dutzend, die meisten an der Südküste (um 5 €/P.). Freies Campen ist oft schwierig und insgesamt nicht empfehlenswert.



Für Essen und Trinken ist in Albanien gesorgt.

Thomas Longin: „Touren im **Gebirge** sollte man so planen, dass man rechtzeitig an einen Ort gelangt, für den man zuvor eine Unterkunft ermittelt hat (albanische Bekannte, andere Reisende, Internet) oder wo man zumindest damit rechnen kann, bei Einheimischen aufgenommen zu werden. **Wildes Zelten** ist in Albanien wegen dichter Besiedlung, meist eher offener Landschaft und der speziellen albanischen Mentalität (siehe „spezielle Gefahren“) leider nicht die Methode der Wahl wie in den ex-jugoslawischen Nachbarländern. Vor allem in Nordalbanien sollte man nur ganz ausnahmsweise an ganz sicheren Stellen biwaken, nördlich des Drin aber auf gar keinen Fall!“

Karten

- Reise Know-How: Albanien 1:220.000, 9,95 €. Bei kleinen Nebenstraßen nicht selten arg daneben.
- Freytag & Berndt: Albanien 1:200.000, 9,99 €. Wird von Radreisenden als die bessere Karte gelobt.

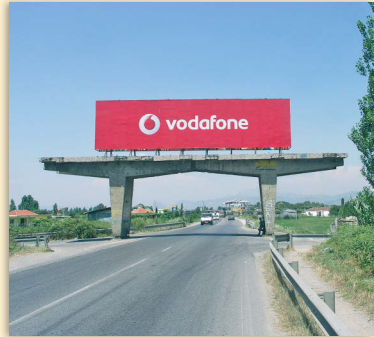
Wer knifflige Strecken plant, sollte die gewählte Papierkarte vorab mit *Google Earth* abgleichen. Neben dem tatsächlichen Verlauf bekommt man so auch heraus, welche Straßen tatsächlich asphaltiert sind. Die Einfärbung bei *Google Maps* (eigentlich weiß für unbefestigt = Piste, gelb für befestigt = Asphalt) ist nicht immer verlässlich, manchmal sogar genau umgekehrt. Da hilft die direkte Inaugenscheinnahme via *Google Earth*.

Fahrrad

Ein Reise-MTB mit zuverlässigen Komponenten ist angesagt. Bis auf wenige Ausnahmen gibt es in den Städten nur einfache Fahrradläden ohne große Auswahl an Ersatzteilen. Pannen sollten daher prinzipiell mit Bordmitteln behoben werden können.

Straßen und Wege

Das Straßennetz (18.000 km) ist weitmaschig und – abgesehen von den Hauptstraßen – in bescheidenem Zustand. Nur die Hälfte der Straßen ist überhaupt befestigt, die Nationalstraßen sind allerdings inzwischen erneuert worden. Außerdem wird der Bau von Autobahnen voran getrieben. Bislang darf man auf ihnen auch radeln; es stört niemanden,



Kein Anschluss?

auch die Polizei nicht. Viele Gebirgsregionen sind noch immer nicht erschlossen.

Der Autoverkehr auf den Hauptstraßen ist teilweise unangenehm schnell und hautnah. Wie auf dem ganzen Balkan gibt es auch in Albanien die beiden Standard-Verhaltensweisen der Autofahrer:

1. Kurzes Hupen vorm Überholen von Radfahrern.
2. Überholen, auch wenn's eng wird. Entgegenkommende Radler sind kein Grund, nicht zu überholen.

Thomas Longin: „Eine Albanienradtour muss auch über Pisten führen. Schwierigkeitsgrad und Materialbelastung sind meist hoch, die Geschwindigkeit sehr gering. Typische Probleme beim Pistenradeln sind die eklatante Schotterung (besonders unangenehm felsiger Untergrund mit groben Steinen und immer wieder Schotter und Kies aller Größen), besonders rutschig und gefährlich bei stärkerem Gefälle oder Seitenneigung, und das Schlimmste vom Schlimmen, besonders rutschig und gefährlich bei Nässe, ist die grauenhaft kaputte Natursteinpflasterung ohne Ausweichmöglichkeit. Vor allem in Nordalbanien kann man nach mehr als nur vorübergehender Nässe (z.B. Regentag im Sommer) wegen fürchterlicher Verschlammung und Beschädigung der Pisten kaum mehr vom Asphalt weg, und selbst dort wird man sehr schmutzig.“



Spezielle Gefahren von Thomas Longin

Raubüberfälle, vor allem Straßenraub, waren besonders häufig im Norden Albaniens, und beliebte Opfer z. B. die aus Mitteleuropa per Auto heimreisenden Kosovaren, bei denen man viel bare Devisen vermuten durfte. Überhaupt entwickelte sich das Räuberunwesen vermutlich auch deshalb so gut, weil Albaner viel Bargeld bei sich tragen (unterentwickelter und schlecht angesehener Bankensektor, Abwicklung aller Geschäfte in bar, Spargeldhaltung zuhause). Dicke Bündel großer Euro- und Dollarscheine sieht man nicht selten in Albanerhand. Luxus vor allem in auto- und immobilier Form ist ebenfalls allgegenwärtig, und viel spricht dafür, dass professionelle Straßenräuber, falls sie überhaupt noch existieren, nicht an einfachen Reiseradlern interessiert sind.

Gelegenheitsüberfälle (Mobbing) kann man nirgends ausschließen. Am besten verhält man sich wie die Einheimischen: tagsüber entlang von Straßen und Pisten aufhalten, immer im Bilde sein, möglichen Tätern nicht als mögliches Opfer erscheinen und auch nicht durch hilfloses, sprachloses, ängstliches, unsympathisches Auftreten unerwünschte Handlungsmuster provozieren, keine teuren Gegenstände zeigen, Nächte in Ortschaften bei vertrauenswürdigen Leuten verbringen. Albaner bewegen sich außerdem nicht gern allein durchs Land. Solche im Prinzip universellen Regeln sollte man umso konsequenter befolgen, je weiter man sich von den Hauptstraßen entfernt und je weiter man nach Norden vordringt; das westliche Tiefland ist z.Zt. unproblematisch zu bereisen, und auch auf den Süden des Landes, jedenfalls entlang der Hauptstraßen, braucht man sich wohl kaum besonders einstellen.

Die albanische Gesellschaft ist die traditionellste in Europa und im Grunde zutiefst vertrauenswürdig. Amokläufe im Kontakt mit der westlichen Zivilisation haben sie gefährdet und leicht beschädigt, aber nicht zerstört. Diese Vertrauenswürdigkeit gilt nur eingeschränkt für einige Regionen des Nordens, z.B. Mirdita und Tropoja, mit ihrer traditionell staatsfernen Stammes- oder Klangesellschaft, strengen eigenen Gesetzen, schwer durchschaubaren Sozialstrukturen und neuzeitlichen Wirtschaftsaktivitäten, und überhaupt gewissen Anforderungen an Fremde. In ganz besonders hohem Maße gelten eigene Spielregeln in den Albanischen Alpen im äußeren Norden/Nordosten des Landes (Regionen Shkodër, Malesia e Madhe, Tropoja), die man unbedingt nur sehr gründlich informiert und vorbereitet betreten und beradeln sollte.



Unterwegs
in Albanien

Martin ist zusammen mit seiner Freundin Anna von Ljubljana nach Athen geradelt. Hier berichtet er von einer Übernachtung in Albanien.

„Tradizionale“

von Martin Pfaffenzeller

Der Platzregen wird immer stärker und der Nebel immer dichter, als wir uns die Serpentina des Llogara-Pass hinaufkämpfen. Der dicke Verkehr – hauptsächlich Albaner und Italo-Albaner, die auf dem Hin- oder Rückweg an die Südküste sind – macht die Strecke nicht unbedingt vergnüglicher, alle hupen und gucken verdutzt auf die beiden Fahrradtouristen, die sich in Schrittgeschwindigkeit an der teilweise 15 Prozent steilen Steigung abarbeiten. Zum ersten Mal seit Wochen ist mir auf unsere Balkantour von Ljubljana nach Athen richtig kalt, denn ein kühler Wind zert trotz des uns umgebenden Waldes an meinem klatschnassen T-Shirt. Um mich von Kälte, Erschöpfung und trostloser Aussicht – wir sind inmitten der Regenwolken und können maximal zehn Meter weit sehen: Bäume, Straße, Autos, Pfützen – abzulenken, denke ich noch einmal über unsere Herbergssuche am Vorabend nach.

Gewitterwolken

Zwar ist Vlora und Umgebung mit Hotels zugestrandet und erinnert schon ein wenig an den Goldstrand in Bulgarien, doch sind diese zur Hochsaison auch wirklich alle belegt. So leer die Straßen in Tirana waren, so belebt ist es in der Küstenstadt Vlora. Wer in Albanien etwas auf sich hält, fährt im Sommer ans Meer. Die Strände sind ziemlich voll und oft stehen Männer im Meer, unterhalten sich und trinken Dosenbier. So fragen wir uns von Hotel zu Hotel, doch alle sind ausgebucht. Nach der fünften Abfuhr bekomme ich so langsam Panik: Es beginnt zu dämmern, ein Platz zum Wildcampen ist wegen der dichten Besiedlung zwischen Küste und Gebirge selbst mit gutem Willen weit und breit nicht zu erkennen, und nach der Stadt naht der Pass. Zu allem Überfluss nähern sich dicke schwarze Gewitterwolken.

Mulmiges Gefühl

Als Anna und ich eine kleine Krisensitzung abhalten, erlöst uns ein Mädchen und fragt auf Deutsch, ob wir Hilfe bräuchten. Sie telefoniert den ‚Chef‘ herbei, einen großgewachsenen und breiten, Unterhemd und Goldkette tragenden Mann. Er bietet uns auf Italienisch ein Zimmer mit Meerblick an und betont immer wieder, dass das Zimmer „tradizionale“ sei. Die geforderten 30 Euro sind zwar um die Hälfte mehr als der in Albanien übliche Preis, doch angesichts unserer verzweifelten Lage verhandeln wir nicht groß und schlagen ein – außerdem verspricht der ‚Chef‘ einen famosen Blick über die gesamte Bucht.

Als er uns auffordert, unsere Fahrräder in einer Garage abzustellen und mit ihm ins Auto zu steigen, wird mir etwas mulmig. Nachdem ich unsere Räder immerhin an einen Campingstuhl gekettet habe, fahren wir aber wie versprochen in nur „cinque minuti“ mit seiner „macchina tedesca“, einer A-Klasse, über eine Schotterpiste den Berg hinauf.

Vollausstattung

Bevor wir das Zimmer betreten, grinst mich der ‚Chef‘ noch einmal an: „Tradizionale!“ Das Apartment ist komplett rot gestrichen und von einem gigantischen Kamin aus Natursteinen dominiert. An den Wänden hängt eine bunte Auswahl historischer Waffen: eine alte Pistole, Pfeil und Bogen, ein Schwert, ein gigantischer Streithammer und eine neunschwänzige Peitsche. Dazwischen sind albanische Flaggen und historische Bilder angebracht – auf einem ist vermutlich zu sehen, wie der albanische Nationalheld Skanderbeg zurück zum Katholizismus konvertiert. Wir schleppen unsere Satteltaschen hinein und sind erst einmal glücklich, irgendwo angekommen zu sein. Der Chef will uns jedoch gleich wieder mitnehmen und zum Essen ausführen. Doch wir lehnen dankend ab und verabreden uns zur Zimmerrückgabe am nächsten Morgen. Auf der schönen Terrasse – wir sehen tatsächlich über die ganze Bucht und werden Zeuge eines gigantischen Gewitters – kochen wir Gemüse-Nudel-Suppe. Es wird rasch dunkel und Anna holt ihre



Stirnlampe aus dem Zimmer. Als sie wieder auf die Terrasse tritt, ist ihr Blick verstört: Sie hat am Kopf- und Fußende des Bettes Fesseln entdeckt. Unser Zimmer ist also nicht nur seltsam eingerichtet, sondern ...?

Klimascheide Llogarapass

Ein kurzer Blick über die Strohmatten auf die Nachbarterrasse beruhigt uns jedoch: Hier isst eine Familie zu Abend, auch unsere anderen Nachbarn sind den Geräuschen nach zu urteilen „normale“ Gäste. Nachdem ich Anna überreden kann, nicht draußen auf der Isomatten, sondern im – nach eingehender Kontrolle als tadellos sauber zertifizierten – Bett zu übernachten, fallen wir geschafft vom anstrengenden Tag bald in tiefen Schlaf, Fesseln hin oder her. Am nächsten Morgen holt uns der Chef pünktlich ab und gibt uns in einem Café nahe dem Campingstuhl mit unseren Rädern – sie sind tatsächlich noch da! – noch einen Espresso aus. Offenbar war unser anfängliches Misstrauen gegenüber dem grobschlächtigen Geschäftsmann unbegründet.

Dass im Lokal außer uns nur junge übernächtigt wirkende Frauen saßen, wird mir erst so richtig bewusst, als wir schon wieder auf dem Fahrrad sitzen und den Llogarapasses hinaufklettern. Während ich so über das Schicksal dieser Frauen nachdenke – waren sie tatsächlich Prostituierte und der Chef der Zuhälter? Hätten wir das irgendwie ansprechen sollen? – und versuche, an Anna dranzubleiben, reißen die Wolken auf einmal auf. Wir sind am Pass angekommen und unter uns erstreckt sich die albanische Riviera – im Sonnenschein. Mit etwas Phantasie glaube ich sogar, am Horizont die griechische

Die Wolken reißen auf über der albanischen Riviera.

Insel Korfu ausmachen zu können. Auch die Bäume sind auf einmal verschwunden, denn das Gebirge bildet eine Klimascheide (Adria versus Ionisches Meer), weswegen nur auf der nördlichen Seite des Passes Vegetation möglich ist. Dafür stehen hier ein paar verlorene Bunker in der Gegend rum, hinter denen sich eine Ziegenherde vor dem Wind schützt. Hinter uns geht die Welt unter, vor uns liegt das Paradies: Tausend Höhenmeter kurvige Abfahrt und danach der noch nicht übermäßig erschlossene Kieselstrand!

Florian und seine aus China stammende Frau Minxin starteten im Januar 2015 zu einer Radreise von Deutschland nach China – von der Heimat des einen zur Heimat des anderen. Hier berichten sie von ihrer Fahrt durch Albanien.

Welcome to Albania!

von Florian Welzel

Betonpilze

Mit einem „Welcome to Albania!“ schiebt uns der Beamte im Kontrollhäuschen die Pässe wieder entgegen. Wir können durch!

Albanien – könnte dieses kleine, für lange Zeit völlig isolierte Land das erste richtige Abenteuer unserer Tour von Deutschland nach China werden? Seit der Jahrtausendwende erholt sich das Land allmählich von den nicht enden wollenden Krisen und allmählich entdecken auch Urlauber dieses kleine Land als Reiseziel. In sieben Tagen wollen wir Albanien von Shkoder im Nordwesten Richtung Mazedonien durchqueren.



Durch archaisch wirkende Dörfer radeln wir der 80.000-Einwohner-Stadt Shkoder entgegen. Knatternde Motorräder holpern über brüchigen Asphalt, Bauern in einfach wirkender Kleidung treiben das Vieh vor sich her, alte Leute sitzen vor den Häusern und plaudern. Irgendwann zeigt Minxin nach links. Wir starren auf zwei Betonpilze in einem Vorgarten. Es sind zwei von 200.000 kleinen Bunkern, die Enver Hodscha in den 70er/80er Jahren im ganzen Land bauen ließ, weil er eine Invasion befürchtete.

Alte Schätzchen

Je näher Shkoder rückt, desto trostloser wirken die Ansiedlungen. Ein umgestürzter Müllcontainer blockiert die Straße, die Bewohner hausen in improvisiert wirkenden Baracken und entsorgen den Müll in einer stinkigen Kloake.

In Shkoder hingegen registrieren wir an den Ausfallstraßen fiebrige Bautätigkeit. Wohnblöcke und Bürogebäude mit Spiegelglasfassaden zeugen vom Aufschwung. Im Stadtzentrum finden wir ein winziges Hotel, das in einem Gebäude aus dem 17. Jahrhundert untergebracht ist. Im Hof uralte Fahrräder, 60 Jahre und älter. Man kann sie kostenlos ausleihen. Es sei ein Hobby von ihm, erklärt der Hotelbesitzer, er habe bereits in kommunistischer Zeit angefangen, Fahrräder zu sammeln.

Damals sei ein Fahrrad noch ein Statussymbol gewesen. Und auch heute stellt es für die ärmere Bevölkerung noch immer ein wichtiges Fortbewegungsmittel dar, was sich auch in einem umfassenden und jederzeit verfügbaren Netz von Fahrradwerkstätten niederschlägt. Der Hotelier bietet uns einen Komplettcheck für unsere Fahrräder an. Wir willigen ein und bereits nach 5 Minuten ist Minxins kaputtter Außenspiegel für 1,50 Euro ausgetauscht.

Am Abend laufen wir an hell erleuchteten Ladenmeilen vorbei ins belebte Zentrum von Shkoder. Die Fußgängerzone wird von venezianischen Villen und Palästen gesäumt und beherbergt mehrere Gourmetrestaurants. Schick gekleidete Einheimische schlürfen ihren abendlichen Espresso in den Bars, während in Lumpen gehüllte Straßenkinder vor den Moscheen betteln.

Sackgasse

Wir verlassen die Hauptverkehrsachse und radeln auf ausgezeichneten Asphalt durch kleine Dörfer mit strahlenden Menschen nach Süden. Doch bald verschlechtert sich der Straßenbelag rapide. Je weiter wir vorankommen, desto eigenartiger die Gegend. Begleitet von kläffenden Hunden radeln wir an aufgegebenen Kolchosen und verlassenen Industriearbeiten vorbei. Bauernhöfe passieren wir nur zwei, und die Reaktion der Bauern



*Auf dem Weg
nach Shkoder*



Minxin in der albanischen Männergesellschaft

wandelt sich von fröhlichem Winken zu merkwürdigen Handbewegungen. Wenige Minuten später wissen wir, was das bedeuten sollte. Ein hoher Zaun versperrt den Weg, wir sind eine halbe Stunde in eine Sackgasse geradelt. Genervt fahren wir zum Ausgangspunkt zurück, wo uns wieder die makellose Asphaltdecke vereinnahmt. Über einen Feldweg ohne Beschilderung gelangen wir zur Hauptverkehrsstraße zurück.

Märchenland

Hinter Lezhe geht es ostwärts in die Berge, ins wilde, wahre Albanien. Die enge Asphaltstraße windet sich durch die wunderschöne Schlucht des Mat-Flusses. Am Ende des Tals leuchten schneebedeckte Berge. Die winzigen Dörfer und Felder erinnern ein wenig an Sichuan in China. Schon längst ist uns das Märchenland Albanien ans Herz gewachsen.

Ein Landwirt, der gerade seine Schafe nach Hause treibt, lädt uns für die Nacht zu sich nach Hause ein. Alfred wohnt mit seiner Frau Bukulie und seinen drei Kindern in einem weißgetünchten Haus unweit der Stadt Burrell. Obwohl Bukulie und Alfred Vieh halten, essen sie selber kein Fleisch, sondern verkaufen es nur an die Supermärkte. Wir verständigen uns mit Händen und Füßen. Als der Name Enver Hodscha fällt, nimmt Alfred eine offene Flasche Bier und verschließt sie – Albaniens selbstgewählter Weg in die Isolation. Ansonsten bleibt uns die albanische

Sprache fremd. Selbst das albanische Dankeschön – „Faleminderi“ – beherrschen wir nach vier Tagen noch nicht richtig.

No good for tourists!

Unsere nächste Tagesetappe führt durch ein weites liebliches Tal, an Bauernhöfen, Schafherden und Getreidespeichern vorbei in Richtung eines 850 Meter hohen Passes. Immer wieder trägt der Wind Kinderengelächter und das Krähen der Hähne zu uns. Nach einer kurzen Mittagspause in Klos rücken die Berge zusammen, und es geht hoch in die bizarre Bergwelt Ostalbaniens. Etwas früher als geplant erreichen wir die windumtoste Höhe. Hinter uns liegt ein tiefes Tal mit längst aufgegebenen Dörfern, vor uns Bulqize, eine graue Bergarbeiterstadt. Vor Bulqize haben uns die Einheimischen gewarnt: Bulqize, no good for tourists! Mafia!

Da wir nicht austesten wollen, ob das wirklich stimmt, beschließen wir, die letzte Nacht in Nähe der mazedonischen Grenze zu verbringen und von dort aus Richtung Asien weiterzufahren. Zwei Stunden stehen wir vor einem etwas bizarren Gebäude, das ein neues innovatives Geschäftsmodell zu verfolgen scheint. Wo sich bei Fünfsterne-Hotels pompöse Auffahrten befinden, stehen hier Zapfsäulen. Der Hotelpage übernimmt auch den Job des Tankwarts. Noch eine unkonventionelle Unterkunft – und ein würdiger Abschied aus Albanien.



Alpen

Vor- bemerkung

Dieses Extrakapitel widmet sich dem mittleren Alpenraum, an dem die Schweiz, Österreich und Italien Anteil haben. Weitere Alpen-Infos befinden sich bei den Kapiteln Schweiz, Österreich, Italien, Frankreich, Deutschland und Slowenien.

Die Alpen für Radler

Es ist nun schon um die 30 Jahre her, als mit dem Mountainbike das Dreifachkettenblatt kam und damit die Suche nach neuen Zielen und Herausforderungen. Fast zwangsläufig avancierte in Europa der Alpenraum zum populären Tourengebiet. Neben Radsportlern und Mountainbikern ziehen seitdem auch gepäckbeladene Reiseradler wie selbstverständlich durch Europas höchstes und formenreichstes Gebirge.

Geo- grafisches

Flächenmäßig bedecken die Alpen rund 220.000 qkm, ihre mittlere Höhe beträgt 1400 m, ihre höchste Erhebung markiert das Gipfelkreuz auf dem Montblanc: 4807 m.

In einem rund 1200 km langen und bis zu 250 km breiten Bogen führen sie von den *Ligurischen Alpen* bei Genua (Turchino-Pass, 532 m) über die *Savoyer Alpen* (Montblanc, 4807 m) und *Berner Alpen* (Finsteraarhorn, 4274 m) nordwärts bis zu den *Bayerischen Alpen* (Zugspitze, 2963 m), und nordostwärts bis zum *Wienerwald* (Schöplf, 892 m). Dabei fächert sich der anfängliche Hauptkamm in mehrere Gebirgsketten auf, die nach Osten allmählich an Höhe verlieren.

Das **Rheintal** zwischen Bodensee und Comer See ist die geografische Trennlinie zwischen West- und Ostalpen. Drei Hauptzüge bestimmen die Ostalpen: *Nördliche Kalkalpen* (auch Nordalpen), *Zentralalpen* sowie *Südliche Kalkalpen* (auch Südalpen). Während die Zentralalpen aus kristallinem Urgestein bestehen und hoch droben noch vergletschert sind, zeichnen sich die jüngeren Kalkalpen durch schroff-karstige Felswände und zerklüftete Hochflächen aus (Bayerische Alpen, Dolomiten).

Val d'Isère
(Savoyer Alpen)





-Box Alpen

(Hier nur *alpenspezifische* Hinweise, alle anderen Hinweise bei den Info-Boxen der Länder)

Reisezeit

Drei Gründe sprechen für Juni und September als ideale Tourenmonate:

- Die allermeisten Passstraßen und Übernachtungsmöglichkeiten sind von Juni bis September geöffnet (im Juni kann es allerdings in bestimmten Jahren noch bis zur Monatsmitte einige wenige Sperrungen geben, wobei Radler, im Gegensatz zu Autos, trotzdem meist schon durchkommen).
- Der Verkehr ist geringer als in der Hochsaison.
- Die Temperaturen sind angenehmer als in Juli/August.

Der Juni ist landschaftlich am schönsten, alles grünt und blüht (später Frühlingsbeginn wegen der Höhenlage). Der September ist hingegen der sicherste Monat bezüglich offener Pässe ist und ziemlich wetterstabil (abnehmende Gewitterneigung).

Eisiger Sommerregen

Wie ungünstig das Wetter im Hochsommer-Monat Juli sein kann, hat *Georg Föcker* am **Col de l'Iseran** erlebt: „27. Juli. Der Regen wird immer kräftiger, und der kalte Wind nimmt weiterhin zu. Kilometer um Kilometer kämpfen wir uns den Pass hinauf. Von Unterhaltung keine Spur mehr. Jeder ist nur noch mit sich selbst beschäftigt. In den ständig treibenden Regenwolken sehen wir uns teilweise nicht mehr. Mir ist klar, anhalten dürfen wir nicht mehr, wir würden sofort radikal auskühlen. Als ich endlich oben ankomme, schlottere ich bald fürchterlich. Die Finger sind steif gefroren. Der eisige Regen sticht wie Nadeln. Zu klaren Gedanken bin ich nicht mehr fähig. Ich stürze in das auf der Passhöhe gelegene Restaurationsgebäude und hoffe, dass mir dort wärmer wird. Kurz darauf erscheinen auch Martin und Burkhard, ebenfalls vollkommen fertig. Unsere Körper wollen und wollen nicht wärmer werden. Nach einer halben Stunde entscheide ich mich für die Abfahrt, brauche dringendst eine Toilette,

die es auf der Passhöhe, auch nach mehrmaligem Nachfragen, nicht gibt. Wir machen noch schnell gegenseitig Fotos, dann habe ich nur noch einen Gedanken, hinab nach Bonneval sur Arc, in tiefer gelegene Regionen. Die Abfahrt wird noch schlimmer, die Finger werden immer steifer, ich kann kaum mehr bremsen und friere noch mehr. Gefühlsmäßig will die Abfahrt einfach nicht enden. In meinem ganzen Leben habe ich noch nicht so gefroren. Ich stürze in die direkt am Abfahrtsende gelegene Touristikinformation. Nach 15 Minuten ist mir immer noch nicht wärmer. Eine Möglichkeit sich ungestört umzuziehen besteht in dem stark frequentierten Raum nicht. Die Touristikinformation verlassen möchte ich auch nicht, ich habe Angst, Burkhard und Martin könnten an mir vorbeifahren, ohne mich wahrzunehmen ...“

Übernachten

An Übernachtungsmöglichkeiten ist kein Mangel. Preisbewusste Straßentourer sollten sich auf **Campingplätze** und **Jugendherbergen** konzentrieren.

Günstig sind auch **Berghütten**, die sich als Stütz- und Etappenpunkte für *Mountainbiker* anbieten (nur wenige sind für Straßentourer zugänglich). Die nationalen Alpenvereine unterhalten die meisten dieser Berghütten. Die Preise richten sich u.a. nach Lage und Ausstattung, Nichtmitglieder zahlen ca. 20 €. Teurer sind privat bewirtschaftete Hütten. Einzelpersonen kommen auch ohne Reservierung meist unter, Reservierungspflicht besteht oft in der Schweiz. Ansonsten kann ein Telefonanruf am Morgen nicht schaden. Wegen des Wetters weiß man ja nie so genau, wann man wo sein wird. Die aktuellsten Infos gibt es allerdings unterwegs: Hüttenwirte wissen ziemlich genau Bescheid über die nächst gelegenen Hütten. Ansonsten Internet, z.B. www.dav-huettensuche.de

Alpenstraßen-Tipps von Andres Hollmann

Wintersperre von Schweizer Alpenpässen: Einige Tage vor der offiziellen Öffnung für den Autoverkehr ist die Passstraße meistens schon mit Schneefräsen geräumt. Die durch den Frost entstandenen Fahrbahnschäden werden kurz vor der Freigabe behoben. Mit dem Fahrrad sind die meisten Schäden aber kein Hindernis, so dass man bei der Kantonspolizei nachfragen sollte, ob der Pass mit dem Fahrrad schon befahren werden kann. Die Gasthöfe auf der Passhöhe werden in der Regel erst einige Wochen nach Aufhebung der Wintersperre geöffnet.

Auf den größeren Pässen fahren Motorräder regelrechte Rennen und nehmen dabei weder auf sich noch auf andere Rücksicht. Als Radfahrer kann man sie aber trotzdem bremsen, wenn man in den Serpentinaen möglichst in der Mitte der Fahrbahn fährt. Die Motorradfahrer können dann die Kurve nicht mehr auf der Ideallinie durchfahren und müssen ihre Geschwindigkeit deutlich verringern.

Eine vermeidbare Panne passierte meinem Mitfahrer am Kunkelsspass. Dort beträgt das Gefälle auf der Südrampe satte 22%, und die Fahrbahn besteht aus grobem Schotter. Hier kann man das Rad nicht einfach rollen lassen, sondern muss ständig bremsen. Da man immer unter 15 km/h bleibt, bekommen die Felgen keine ausreichende Luftkühlung mehr. Nach zwanzigminütiger Bremsorgie sprang meinem Mitfahrer dann mit lautem Knall der Reifen von der überhitzten Felge – zum Glück standen wir gerade.

Wintertouren

Kleidung

Optimal sind mehrere Lagen Kleidung aus synthetischen Materialien nach dem Zwiebschalensystem. Während langer Anstiege unter der Wintersonne Bekleidung reduzieren, für längere Abfahrten zusätzliche, trockene Kleidungsstücke anlegen. Die inneren Lagen sollten „kuschelig“ sein, und die Feuchtigkeit möglichst gleichmäßig verteilt nach außen transportieren. Die Oberbekleidung muss vor allem wind- und regendicht sein und darf nebenbei auch atmen. Hände, Füße, Gelenke und Ohren sind besonders kälteempfindlich. Besonders gefährdet sind dabei die Kniegelenke, die kein Fettgewebe besitzen und deshalb durch Bandagen gegen Kälte geschützt werden müssen. Sonnenmilch, Lippenchutz, Sonnen- oder Skibrille und Sturmhaube schützen das Gesicht. Gar nicht so einfach ist es, Füße und Hände so zu schützen, damit sie einerseits beweglich bleiben, andererseits auch warm. Schuhe sollten groß genug sein für zwei paar Strümpfe. An die Pedale geschraubte Yuppie-Caps schützen zusätzlich gegen Matsch und Wind. Wenn die Fingerhandschuhe nicht



Winterradeln erfordert spezielle Ausrüstung



mehr ausreichend wärmen, helfen am Ende nur noch Fäustlinge. Motorradshops führen auch Zwitterhandschuhe, bei denen sich jeweils zwei Finger ein Fach teilen.

Fahrrad

- Für bestmögliche Traktion bei gleichzeitiger Fähigkeit zur Selbstreinigung kommen eigentlich nur **Spikesreifen** mit offenem Profil in Frage. Schwalbe hat neben dem spurtreuen „Marathon Winter“ mit 240 Spikes den agilen Ice Spiker Pro mit 361 Spikes im Programm. Beide Reifen waren bereits Testsieger.
- Um den bei einer bestimmten Temperatur anbackenden Schnee besser entfernen zu können, sind **Steckschutzbleche** festen Blechen vorzuziehen. Der Schnee wird an den Blechen sonst rasch zum Bremsklotz verdichtet.
- Bewegliche Metallteile gut ölen, damit keine Feuchtigkeit anfrieren kann und die Funktionen behindert (Schalt- und Bremszüge, Schaltwerk).
- Wichtig ist auch eine zuverlässige **Lichtanlage**. Im Winter wird es schneller dunkel als einem lieb ist. Ideal ist ein kraftschlüssiger Nabendynamo. Die Alternative wäre eine leistungsstarke batteriebetriebene LED-Beleuchtung.
- Eine **Thermosflasche** ersetzt die im Winter sinnlose Rahmenflasche. Darüber hinaus sollte auch normales Trinkwasser an Bord sein. Zwar hält sich das Schwitzen in Grenzen, aber mit der Atemluft geht doch mehr Flüssigkeit verloren, als man vermutet.

Straßen- verhältnisse

Wunderschön zum Radeln kann eine feste, nicht zu hohe Neuschneedecke sein. Weniger schön ist Schneematsch, wirklich fies zerfahrener und wieder festgefrorener Schneematsch. In diesem Fall sind Abfahrten auch mit Spikesreifen mühsam.

Über den aktuellen Straßenzustand informieren u. a. die großen Autoclubs auf ihren Internet-Seiten, aber der ADAC bspw. nur seine Mitglieder. Freigängliche Infos s. Info-Boxen Österreich, Schweiz (Straßen und Wege). Auch Alpenstraßen und -pässe, von denen es heißt, sie seien ganzjährig befahrbar, können wegen Lawinen oder heftigen Neuschnees tagelang gesperrt sein!

Infos

Infos und Spinnereien zum Thema Winterradeln: www.icebike.org

Infos, Karten, Literatur & GPS

Infos

Die Leidenschaft fürs Pässerradeln äußert sich auch im Web. Einige interessante Adressen für den Anfang:

- Witzig, informativ, umfangreich:
www.alpentouren.at (<http://alpentouren.teamone.de>)
- 100e von Pässen in D, A, CH, I, F: www.alpenrennradtouren.de
- Ausführliche Berichte übers Pässe sammeln mit dem Reiserad:
www.alpenradtouren.de (Georg Föcker)
- Schweizer und andere Alpenpässe, ausführlich beschrieben:
www.montivagus.de (Holger Rudolph)
- Englische Seite zum Thema Gebirgstouren, mit den Alpen natürlich:
www.ocd.org.uk
- „Hauptsache bergauf“ ist das Motto von www.quaeldich.de - Portal für Renn- und Reiseradler, denen schon der Anblick eines Höhendiagramms freudiges Ziehen in der Magengrube beschert.

GPS

- GPS-Datenfutter für die Alpen gibt es auf vielen Seiten. Hier eine Auswahl: www.alpenrouten.de, www.transalp.info, www.gps-tour.info.
- OSM-basierte Radreise-Karten fürs Garmin: www.aighes.de, www.kowoma.de
- Freitag & Berndt: Alpenländer 1:500.000. 9,99 €. Riesige unhandliche Übersichtskarte, auf der aber alles drauf ist.
- Reise Know How: Alpen, 1:550.000, 8,90 €. Beschränkt sich auf den eigentlichen Alpenraum, daher handlicher.

Literatur

- Denzel (Verlag und Autor): „Großer Alpenstraßenführer“. Über 640 Beschreibungen von Pass- und Gebirgsstraßen (mit Schwierigkeitsgraden, landschaftlicher Wertung, Kartenausschnitten und Höhenprofilen). In erster Linie für Auto- und Motorradfahrer konzipiert, für Radler als zusätzliche Planungs- und Entscheidungshilfe interessant.
- Verlag Delius Klasing: Früher erschienen hier die beliebten „Moser-Bike-Guides“, jetzt die „Transalp“-Bestseller von Ulrich Stanciu (www.delius-klasing.de, www.bike-gps.com).
- Kay Wewior, ParadiseGuide: „Das Füssen-Gardasee Transalp Radreisebuch“, dito „München-Venedig“, dito „München-Gardasee“. Alle mit GPS-Download.

Pässe, Touren, Routen

Nord-Süd-Passagen der Alpen von Ulrich Lamm (Stand 2015)

Wie und wo kommt man mit dem Rad am besten über die Alpen? Tourenfuchs Ulrich Lamm (www.radweit.de) analysiert im Folgenden die wichtigsten Nord-Süd-Passagen im Bereich der mittleren West- und Ostalpen. Seine Übersicht beginnt im Südwesten der Schweiz und setzt sich schrittweise nach Osten fort.

Großer Sankt Bernhard (Schweizer Mittelland) – Unterwallis – Aosta/Italien

Bernhard
(2468 m)

Nördliche Zufahrt: Zunächst wie zum Simplonpass (s.u.).

In Martigny (476 m) zweigt die *Passstraße* aus dem Rhönental ab. Leider muss man bis auf 1915 m Höhe größtenteils auf der Zufahrt zum Schnellstraßen-



Col du Grand
St. Bernard
(2473 m)



Tunnel radeln. Oberhalb des Tunnels ist die Straße ruhig. Auf der Südseite treffen sich alte Straße und Tunnelzufahrt erst bei 1400 m.

Wanderer und Radler können direkt am Pass im **Hospice du Grand-Saint-Bernard** preiswert übernachten und speisen! www.gsbernard.ch

Südliche Zufahrt: Im Aostatal und in dessen nördlichem Seitental des Artanavaz gibt es fast auf der ganzen Länge Nebenstraßen, allerdings teilweise mit zusätzlichen Steigungen.

Simplonpass (Schweizer Mittelland) – Oberwallis – Piemont/Italien

(2005 m)

Trotz Europastraße nur mäßiger Autoverkehr, da Entlastung durch Eisenbahntunnel (Bern – Lötschberg – Simplon-Bahn) und direktere Nachbarpässe. Für beide Richtungen gleich gut.

Nördliche Zufahrt: Im Schweizer Mittelland große Auswahl von Nebenstraßen und mehrere Radwanderwege. Von Châtel St. Denis nach Montreux am Genfer See (372 m). Dort Hauptstraße von vor Chillon bis hinter Villeneuve. Im Rhôneal Schweizer Veloroute1, großenteils auf den Rhonedämmen. Nur an der Sprachgrenze zwischen Sierre und Leuk wird man noch für 9 km auf die Hauptstraße geschickt.

Pass: Gut asphaltierte alte Straße von Brig (684 m) bis Schallberg, zeitweise unterbrochenes altes Straßenstück weiter oben.

Alternative Teilstrecke: Wiesenwege von der Passhöhe bis Simplon Dorf.

Weiterfahrt in Italien: Am Anfang der Schnellstraße gelangt man durch deren Auffahrt legal wieder auf die alte Straße. Im Val d'Ossola Nebenstraßen – um Lago d'Orta und Lago Maggiore (193 m) überall dichter Autoverkehr – weiter bis fast nach Pavia kleinere Straßen und eine Pista ciclabile entlang des Naviglio Grande (Parallelkanal östlich des Flusses Ticino).

Sankt Gotthard
(2108 m)

Vierwaldstätter See – Tessin

Vorteil: Alte Passstraße dreifach entlastet durch neue Passstraße, Autobahntunnel und die „rollende Straße“ der SBB.

Nachteil: Alte Passstraße Steinpflaster, vor allem auf der Südseite mit Bodenwellen. Beide Zufahrtsstrecken gehen durch Ballungsgebiete.

Nördliche Zufahrt: Wegen enger Täler und Vierwaldstätter See überwiegend stark befahrene Hauptstraßen, Ausnahmen sind der Weg nördlich des Rotenthurmer Moores (am Sattelpass, 800 m) und Nebenstraßen bei der Urner Hauptstadt Altdorf (462 m).

Pass: Im oberen Teil der Südseite darf man auch auf der neuen Landstraße radeln, bergab nicht unangenehm.

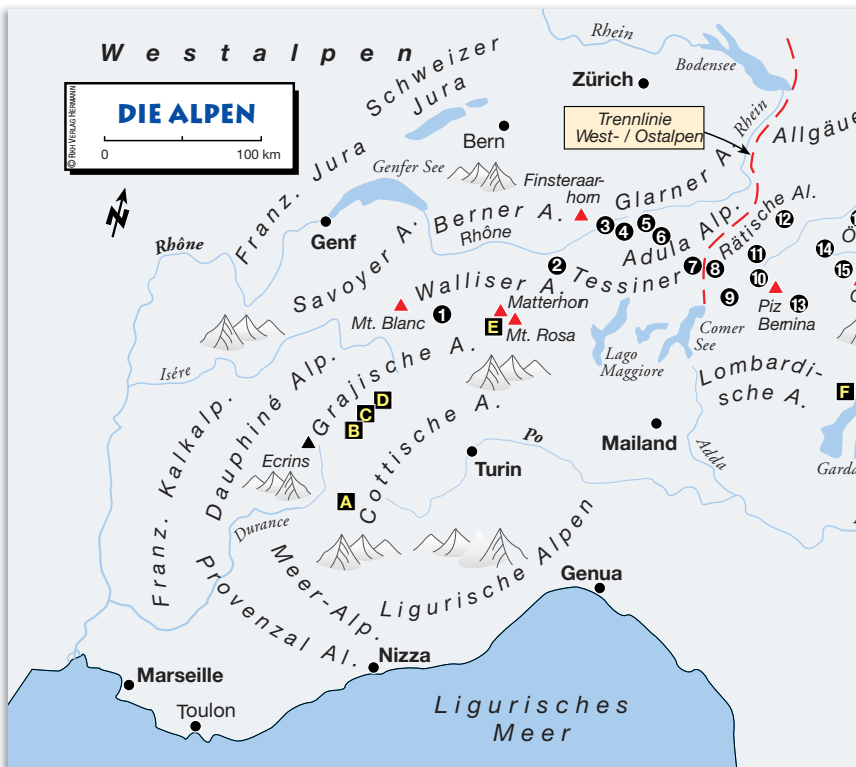
Weiterfahrt südlich von Airolo (1142 m): Im oberen Teil des Tessins mäßig befahrene Hauptstraße (parallel die Autobahn), dazu teilweise Nebenstraßen. Ab Bellinzona (227 m) überall dichter Autoverkehr.

Lukmanierpass
(1916 m)

Vorderrhein – Tessin

Pass selbst recht ruhig, aber *nördliche Zufahrt* (im Tal des Vorderrheins überwiegend auf der Hauptstraße) stärker autobelastet als bei den anschließend vorgestellten Pässen.

Südliche Zufahrt: Situation im Tessin, s.o.



Wichtige Trans-Alpen-Pässe für Tourenradler

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1 Großer Sankt Bernhard (2469 m, 11%) | 11 Albulapass (2312 m, 12%) |
| 2 Simplonpass (2005 m, 9%) | 12 Flüelapass (2383 m, 10%) |
| 3 Furkapass (2431 m, 11%) | 13 Berninapass (2328 m, 10%) |
| 4 Sankt Gotthard (2108 m, 8%) | 14 Ofenpass (2149 m, 10%) |
| 5 Oberalp-Pass (2044 m, 10%) | 15 Stilfser Joch (2758 m, 15%) |
| 6 Lukmanierpass (1916 m, 9%) | 16 Reschenpass (1504 m, 9%) |
| 7 San Bernardino (2065 m, 10%) | 17 Hahntennjoch (1884 m, W 15%/O 9%) |
| 8 Splügenpass (2113 m, 10%) | 18 Fernpass (1216 m, 9%) |
| 9 Malojapass (1815 m, 9%) | 19 Timmelsjoch (2509 m, N 11% / S 13%) |
| 10 Julierpass (2284 m, 10%) | 20 Penser Joch (2214 m, N 13% / S 12%) |



- 21 Brennerpass (1374 m, 8%)
- 22 Pfifischer Joch (2245 m, 12%)
- 23 Felbertauernstraße (1650 m, 9%)
- 24 Großglocknerstraße (2503 m, 12%)
- 25 Radstädter Tauernpass
(1739 m, N 15% / S 8%)
- 26 Sölker Pass (1788 m, N 14% / S 12%)
- 27 Turracher Höhe (1783 m, N 12% / S 10%)
- 28 Wurzenpass (1073 m, 18%)
- 29 Radlpass (679 m, N 10% / S 12%)
- 30 Präbichl (1232 m, N 12% / S 10%)



Tourenvorschläge für Mountainbiker (s.S. 43)

- A** Col de Parpaillon (2640 m)
- B** Mont Chaberton (3136 m)
- C** Monte Jafferau (2800 m)
- D** Colle Sommeiller (3050 m)
- E** Rifugio degli Abruzzi (2805 m)
- F** Tremalzo-Passstraße (1665 m)
- G** Monte Altissimo (2050 m)
- H** Limajoch (2170 m)
- I** Plätzwiesesattel (1991 m)
- J** Klammljöchl (2300 m)

- San Bernardino** (2064 m) **Hinterrhein – Tessin**
 Auf der alten Straße nur noch örtlicher Verkehr, da von Chur bis kurz vor Bellinzona parallel eine Kfz-Straße mit Tunnel führt.
Nördliche Zufahrt: Bezeichneter Radwanderweg großteils am Rheinufer vom Bodensee bis Thusis (710 m), einzig zwischen Domat und Rothenbrunnen mit beladenem Rad schwierig, anschließend gut asphaltierte alte Straße parallel zur Kraftfahrstraße. Im Bereich der beeindruckenden Hinterrheinschlucht „Via Mala“ wurde unlängst auch die einfache Landstraße in einen Tunnel verlegt und die alte Landstraße zum Radwanderweg umgestaltet.
Südliche Zufahrt: Tessin, s.o.
- Splügenpass** (2113 m) **Hinterrhein – Comer See**
 Beste Fahrradverbindung zwischen Deutschland und Italien. Schöner von Süden nach Norden. *Nördliche Zufahrt wie zum San Bernardino.*
 Der Pass zweigt als Nebenstraße in Splügen (1450 m) von der San-Bernardino-Straße ab. Auf der Südseite gab es jahrelang gefährliche Fahrbahnschäden in den dunklen Steinschlag-Galerien. Sie sind inzwischen behoben.
Die südliche Zufahrt ist etwas weniger autobelastet als bei den vorigen Pässen: Auf der ruhigen Halbinsel zwischen Como und Lecco bis zur Mitte des Y-förmigen Comer Sees. Von dort per Fähre aufs Ostufer (Entlastung der Uferstraße durch eine Schnellstraße). Teils Haupt-, teils Nebenstraße nach Chiavenna (333 m), wo der Anstieg beginnt.
- Malojapass** (1815 m) **Inntal – Comer See**
 Schöner von Süden nach Norden (kurzer Anstieg, lange sanfte Abfahrt).
Nordöstliche Zufahrt:
- Tirol, Inntalradweg: Von den nördlichen Zufahrten ins österreichische Inntal ist die über den Fernpass (1216 m) nach Mils (743 m) sehr stark KFZ-belastet. Die nächsten Möglichkeiten sind Mittenwald–Leutaschtal–(Scheitelhöhe 1264/65 m)–Telfs (643 m) und Bad Tölz–Achensee–(Scheitelhöhe 965 m)–Jenbach (563 m). Der Inn erreicht die deutsche Grenze auf 487 m.
 - Im Engadin (ab etwa 1000 m aufwärts) unterhalb von Susch (1426 m) nur mäßiger Autoverkehr auf der Hauptstraße. Parallele Fahrradwegweisung mit erheblich mehr Höhenmetern und langen kaum befestigten Strecken. Von Zernez (1473 m) bis oberhalb von St. Moritz (1810 m) überall brauchbare Parallelen, teils als Schotterweg auf der südlichen Talseite, teils als alte Landstraße auf der nördlichen Seite.
- Südliche Zufahrt:*
- Comer See (197 m) siehe Splügenpass.
 - Passstraße von Chiavenna (333 m) durchs Bergell hinauf zur Passhöhe der Maloja (1815 m), kurz danach die kleine „Innebene“.
- Albulapass** (2312 m) – **Ofenpass** (2149 m) **Rheintal – Engadin – Etschtal/Südtirol**
 Der *Albulapass* ist zwar die ruhigste Straße zwischen Rhein und Engadin, vom Rheintal (Radwanderweg, s.o.) zum Ausgangsort Surava (900 m) gelangt man allerdings nur über die Zufahrten zu den stärker belasteten Nachbarpässen *Julierpass* (2284 m) und *Flüelapass* (2383 m). Über den Flüelapass (Davoser Tal – Susch) ist die Verbindung vom Bodensee nach Südtirol kürzer.
 Der *Ofenpass* führt von Zernez (1473 m) ins Münstertal (Müstair, 1250 m), das bei Mals (1050 m) ins Etschtal mündet. Er ist recht frequentiert, aber nicht



so stark, dass es stinkt. Von Zernez bis zur Passhöhe führt die Straße durch die nur wenig besiedelte Landschaft des Schweizer Nationalparks.

Weiterfahrt in Italien (Radwanderweg durchs obere Etschtal) s. Reschenpass.

**Via Claudia
Augusta,
Fernpass
(1216 m) –
Reschenpass
(1504 m)**

Allgäu – Tirol – Etschtal/Südtirol

Seit der Eröffnung des Landecker Tunnels im Jahr 2000 ist die Route Fernpass – Reschenpass – Vintschgau eine der Hauptstrecken des PKW-Verkehrs zwischen Deutschland und Italien. Dass der früher beträchtliche LKW-Verkehr durch Tonnagebeschränkungen zurückgegangen ist, bildet nur einen schwachen Trost. Es wurden zwar überall parallel Radwanderwege eingerichtet bzw. ausgewiesen, aber die sind von sehr unterschiedlicher Qualität.

Nördliche Zufahrt, Alpenrand bis Inntal:

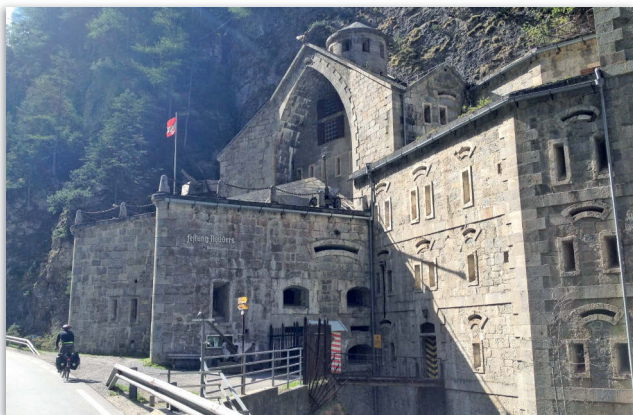
An der Ehrenberger Klause und am Fernpass sind die Ausweichstrecken Mountainbikerouten mit steilen Schotterstrecken und teilweise sehr rauher Oberfläche. In diesen Abschnitten darf man zwar auf der parallelen Bundesstraße radeln, braucht dafür aber sehr gute Nerven. Bergauf wegen des langen hohen Anstiegs in der Abgaszone gar nicht zu empfehlen.

- Von Füssen bis zur Ulrichsbrücke trägt die Landstraße nicht mehr den Hauptverkehr, der durch einen Tunnel unter dem Vilser Berg geleitet wird. Teilweise hat die Straße einen Radweg, der aber unvermittelt in einen geschotterten und hügeligen Waldweg übergeht.
- Vor der Ulrichsbrücke (nach Süden) offizielle Wegweisung auf nettem kleinen Sträßchen durch Pinswang nach Pflach.
- Ehrenberger Klause von Reutte (850 m) nach Heiterwang (99a m): Steiler Schotterweg von der Straße nach Ehrenbichl (Krankenhaus) aus. B 178 hier zum Radfahren erlaubt, Abzweig nach Ehrenberg wenig zu empfehlen (Abfahrt – riesiger Parkplatz – steile Auffahrt). Die Ausweichstrecke am Heiterwanger See ist nicht mehr ausgeschildert.
- Heiterwanger Tal: Guter asphaltierter Radweg bis Bichlbach. Dort vor Beginn der Steilstrecken besser ins Dorf ausweichen und anschließend auf der Hauptstraße bis Obergarten. Dann auf der alten Straße durch Lermoos und Biberwahr und/oder durch die Wiesen bis kurz vor dem Fernpass.
- Fernpass: Hauptstraße (1167 m) oder Mountainbike-Strecke (1293 m).
- Von Imst (833 m) nach Mils (743 m) führt die offizielle Wegweisung südwärts an die Autobahn und folgt dieser dann nach Westen. Da der KFZ-Strom ähnlich geführt wird, ist die Landstraße nach Mils nicht sehr belastet.

Nördliche Zufahrt, Inntal – Reschenpass:

- Im Inntal stehen zwischen Mils und Zams alte Straßen und Radwanderweg zur Wahl.
- In Landeck (817 m) ist die Fahrt durchs Stadtzentrum (im Kern verkehrsberuhigt) dem Radwanderweg an der Umgehungsstraße vorzuziehen.
- Zwischen Landeck und dem Süden des Landecker Tunnels ist der Radwanderweg jetzt zwar asphaltiert, aber eine Achterbahn an verlorenen Höhenmetern. Dort ist die alte Talstraße so sehr entlastet, dass sie die bessere Alternative darstellt. Vom Tunnelende bis zur Kajetanbrücke bei Pfunds ist der Radwanderweg hervorragend ausgebaut.
- Die österreichische Reschenrampe zwischen der Kajetanbrücke (981 m) und Nauders (1394 m) ist seit 2015 für Fahrräder gesperrt. Man folgt also unausweichlich der offiziellen Wegweisung auf der Talstraße nach Martina

Die Festung Nauders an der Reschenstraße (Österreich, Tirol)



(1035 m, Graubünden) und von dort auf der sogenannten Schweizer Straße über die Norbertshöhe (1405 m) nach Nauders. Diese Auffahrt hat nur mäßigen Autoverkehr und eine ziemlich gleichmäßige Steigung. Durch das Dorf Nauders weist die offizielle Wegweisung einen vermeidbaren Umweg. Stattdessen kann man neben der Burg zum Grenzübergang (1450 m) und zur Passhöhe (1507) fahren.

Südliche Zufahrt ab Bozen:

In den letzten Jahren wurde über große Strecken ein neuer, asphaltierter Radwanderweg auf den Etschdeichen angelegt, auch in Talabschnitten, wo man schon früher auf komfortablen Wirtschaftswegen durch die Obstplantagen radeln konnte. Die neuesten Teilstrecken sind in handelsüblichen Karten noch nicht eingetragen.

- In Meran wird man teilweise unter der Schnellstraße, teilweise durch die Stadt geleitet. Die Alternative auf der anderen Talseite ist schwer zu finden. Zwischen Algund und Partschins besteht praktisch eine Zwangsführung, weil eine Etschbrücke in Partschins für den Radverkehr gesperrt ist.
- Zwischen Schlanders und Laas geht es auf Schotter auf und ab.
- Der ausgeschilderte Umweg durch Prad lässt sich vermeiden, wenn man am Bahnhof von Spondinig entlang fährt (v.a. talabwärts der Wegweisung zum Bahnhof folgen!). Zwischen Glurns und Burgeis (1215 m) gibt es (asphaltierte) Steilstrecken bis zu 19%, die mit Ortskenntnis zu umfahren sein sollten.
- Die Schotterstrecke am Haidersee (1450 m) ist kurz, eben und harmlos.
- Von den beiden Radwanderwegen entlang des Reschensees (1498 m) ist der am Ostufer (oft nahe der Straße) eben, aber überwiegend geschottert. Der am Westufer ist überwiegend asphaltiert, hat aber einige Steigungen.

Timmelsjoch Ötztal/Tirol – Meran/Südtirol

(2509 m)

Sportliche Alternative zu den beiden Nachbarpässen.

Nördliche Zufahrt: Zufahrt bis ins Inntal vergl. Reschenpass. Das Ötztal geht 10 km östlich von Imst auf 734 m aus dem Inntal ab. Im Ötztal liegen zahlreiche Urlaubsorte mit entsprechendem Autoverkehr.



Italienische Seite: Viele scharfe Kehren und mehrere unbeleuchtete Tunnel führen auf italienischer Seite hinab ins Passaiertal. Diese grandiose, nicht ungefährliche Abfahrt war früher für Fahrräder und Wohnanhänger gesperrt. Da sich die oben angekommenen Radler aber nicht daran halten wollten, kniffen die Zöllner, die es damals noch gab, regelmäßig ein Auge zu. Seit einigen Jahren ist die Abfahrt nicht mehr für Radler gesperrt. Vorsichtig sollte man dennoch fahren.

Brennerpass (München) – Mittenwald/Achensee – Innsbruck – Südtirol – (Verona)

(1374 m)

Die Route über den Brenner verläuft fast in ganzer Länge in hörbarer Nähe der Brennerautobahn, aber der Radwanderweg, teils ausgewiesen, teils neu angelegt, ist über lange Strecken gut ausgebaut und bei schlechteren Abschnitten kann man besser auf die Hauptstraße ausweichen, als auf der Fernpassroute.

Anfahrt von Norden ins Inntal

Über Mittenwald:

Die Anfahrt vom nördlichen Alpenrand Mittenwald (923 m) kann teilweise über schöne Abschnitte mit wenig Autoverkehr und nicht zu vielen Hügeln führen, beinhaltet aber immer auch längere Hauptstraßenabschnitte.

Der Zirler Berg ist für Fahrräder gesperrt, parallel gibt es einen von Mountainbikern befahrenen Weg, der eigentlich ebenfalls verboten ist. Die beiden Straßen aus dem Leutaschtal, ohne Seefeld mit 1265 m Scheitelhöhe, sowie über Seefeld (1168 m) mit Scheitel (1264 m) hinter Seefeld, ins Inntal erreichen dieses 20 km westlich von Innsbruck in Telfs (634 m).

Über Bad Tölz und entlang des Achensees:

- Von Bad Tölz (658 m) bis zum Sylvensteinspeicher auf Nebenstraßen nach Lenggries, von dort ein Stück Hauptstraße und dann asphaltierter Radwanderweg bis zum Sylvensteinspeicher (767 m).
- Von diesem bis nach Achenwald zeichnet sich der Radweg Via Bavarica Tyrolensis durch endlos Schotter und mehrere verlorene Höhen aus, so dass hier die Straße vorzuziehen ist.
- Von hier bis zum Bahnübergang am Ortsende von Eben am Achensee (964 m) folgt die Wegweisung Ortsstraßen und dem gut ausgebauten Uferweg am See.
- Von jenem Bahnübergang bis zum oberen Ortsrand von Erlach ist in beiden Richtungen die Bundesstraße vorzuziehen, dann bergab die Bundesstraße, aber in Gegenrichtung (also von der Wiesinger Kirche nach Erlach) die Ortsstraße.
- Von Wiesing (566 m) fährt man am besten auf halber Höhe nach Jenbach (563m).
- Von Jenbach geht es auf dem gut ausgeschilderten Inntal-Radwanderweg auf befestigten Wirtschaftswegen und Nebenstraßen flussaufwärts.

Über den Taleingang bei Kufstein:

Die Strecke von München (519 m) zum Knick der Mangfall bei Feldkirchen (OT Altenburg 663 m), dann über Bad Feilnbach nach Brannenburg (509 m) und von dort das Inntal aufwärts ist zwar an Kilometern deutlich weiter als die Achenseeroute, aber wegen weniger Höhenmeter an Reisezeit nicht viel länger. Um nicht mehr als nötig neben der Autobahn zu radeln, sollte man von der Brücke Degerndorf/Nußdorf bis Kufstein (490 m) auf dem östlichen Innufer fahren.

Aus dem Inntal auf den Brennerpass:

- Ruhigere Auffahrt bis Matrei am Brenner: Diesen nicht schon bei der offiziellen Brenner-Wegweisung zu verlassen, sondern weiter bis Solbad Hall (574 m), spart verlorene Höhen. In Hall nicht über den Inn, sondern geradeaus bis zur Straßenbrücke. Von dort gelangt man durch Ampass (651 m) und Aldrans (769 m) auf die als Radwanderweg ausgeschilderte Nebenstraße nach Matrei. Die Straße durch Patsch (998 m), Mühltal-St.-Peter und Ellbögen (1070 m) hat so gut wie keinen Lärm von der Autobahn, aber einiges an verlorenen Höhen.
- Leichtere Auffahrt bis Matrei am Brenner: Die Brenner-Bundesstraße ab Innsbruck (574 m) hat so gut wie keine verlorenen Höhen. Wie auch weiter oben besteht eine Tonnagebeschränkung für den Durchgangsverkehr.
- Matrei (992 m) bis zum Grenzort Brenner (1072 m): Auch die Fahrradwegweisung verläuft auf der Bundesstraße.

Anfahrt aus Süden

- Der Etschtal-Radweg ist von Lavis bei Trento/Trient (194 m) bis Bozen eine Fahrradautobahn auf den Etschdämmen, bequem und schnell, aber langweilig. Der Lärm der „echten“ Autobahn wird dadurch gedämpft, dass diese hinter dem jeweils anderen Etschdamm verläuft, der als Lärmschutzwand wirkt.
- Der Radweg verzweigt sich am westlichen Ortsrand von Bozen in die Richtungen Meran und „Bolzano/Bozen“. Nach passieren des Bozener Stadions (262 m) muss man die Mündung der Talvera überqueren, die optisch als aufwärtige gerade Fortsetzung der Eisack erscheint, während diese von rechts kommt. dazu gibt es die Fahrradbrücke nahe der Mündung oder kurz dahinter den Ponte Druso/Drususbrücke. In Kardaun (290 m) gelangt man auf die SS241 (bei Umleitungen des Radwegs sogar schon in Bozen). Wer den Wiederbeginn des Radwegs bei der Autobahnbrücke verpasst hat, kann problemlos am Ende des Gewerbegebietes von der alten Straße auf den Radweg wechseln.
- Von Kardaun bis Waidbruck (470 m) ist der Brennerradweg mit wenigen Unterbrechungen komfortabel auf der alten Trasse der Brennerbahn angelegt und weist von dort noch bis Brixen ebenfalls brauchbare Qualität auf.
- In Brixen (560 m) empfiehlt es sich, bei der Vereinigung von Eisack und Rienz in die verkehrsberuhigte Altstadt einzubiegen. Nördlich davon in Richtung Krankenhaus und dann auf der Alten Straße/Via Vecchia in Richtung Vahm. Der offizielle Radwanderweg führt an der Altstadt vorbei und dann auf geschottertem Umweg an den Nordrand von Vahm.
- Ab Brixen-Vahm schließt sich eine Bergige Schotterstrecke an. Bequemere Alternative: bei Vahm östlich der Eisenbahn bleiben und auf der SS12 über Fortezza/Franzensfeste (749 m) bis nach Mittewald (800 m) fahren.
- Von Mittewald bis Sterzing ist der Radwanderweg wieder brauchbar, wenn auch ab Stilfes (963 m) direkt neben der Autobahn.
- Von Sterzing (948 m) über Gossensass (1085 m) bis zu dem fast ebenen Talabschnitt kurz vor Brennerbad ist die Straße deutlich kürzer als der Radwanderweg und nicht übermäßig belastet.
- Von Brennerbad (1015 m) bis zum Grenzort Brenner (1072 m) verläuft der Radwanderweg teils neben der Straße, teils auf dieser.



Felbertauerntunnel (1650 m) Für Fahrräder gesperrt, Kleinbusdienst der Tunnelgesellschaft mit Fahrradtransport.

Großglocknerstraße (2503 m) **(Chiemgau) – Zeller See – Mölltal – (Iselsberg – Osttirol) – (Veneto)**

Nördliche Zufahrt bis Bruck a.d. Großglocknerstraße:

- Mehrere Möglichkeiten, alle mit stärker autobelasteten Abschnitten. Davon vier:
 - *Vom Inntal-Eingang:* Von der Innbrücke Degerndorf (ca. 500 m) auf dem Inndamm (sehr guter Schotter) und dann über die Grenze nach Erl. Dann überwiegend auf Nebenstraßen durch den Kaiserwinkl (Scheitelhöhe 698 m) nach Kössen-Hütte (594 m), ab dort wie die folgende. Vgl. radweit.de: München – Bruck (Glocknerstraße), Teil A [www.radweit.de/mze/mze1.html]
 - *Vom Chiemsee:* Marquarstein (545m) – (mäßig, Scheitelhöhe über der Entenlochklamm 630 m) – Kössen (589 m) – (mäßig) – Erpfendorf – (belastet, Wasserscheide 799 m) – Waidring (778 m) – (mäßig) – Piller See (835 m) – (ruhig, Scheitelhöhe 955 m) – Hochfilzen (959 m) – Grießenpass (976 m, ostwärts = bergab eher Hauptstraße, belastet, westwärts = bergauf eher Radwanderweg) – Leogang – (Radwanderweg) – Saalfelden (724m, an der Saalach) – Radwandernetz (vorzugsweise Ostseite des Tals) – Zeller See (vorzugsweise Ostufer) – Bruck (755m). Die Wasserscheide zwischen der Saalach bei Maishofen und dem Zeller See liegt nur wenige Meter über dem Gewässerniveau. Anders bedingte Hügel im Straßenverlauf sind ausgeprägter. Vgl. radweit.de: München – Bruck (Glocknerstraße) [www.radweit.de/cmze/cmzey.html]
 - *Saalachtal:* Radwanderweg bis Bad Reichenhall (473 m) gut, dann zunächst mühsamer Waldweg. Von Unken (564 m) bis Saalfelden gut asphaltiert, aber überwiegend in der Lärmzone der Bundesstraße, teilweise als straßenbegleitender Radweg. Ab Saalfelden wie vorige Route.
 - *Saalachtal:* Salzburg – (Salzachradweg und Tauernradweg teils abseits, teils auf der Bundesstraße) – Bruck. Kleiner Tipp: von Kuchl nach Golling statt des autobahnnahe Radwanderwegs Wiesensträßchen links der Eisenbahn von Dorf zu Dorf.

Glocknerstraße: Oft starker Ausflugsverkehr von Pkws und Bussen. Zwischen Füscher Törl (2428m, Radrennziel, kein Tunnel), und Mitteltor (Tunnel 2335 m) geht es auf 2261 m hinunter, zwischen diesem und dem Hochtor (Tunnel 2506 m) nur wenig. Auf der Abfahrt vom Hochtor (2506 m) nach Heiligenblut (1288 m) gibt es etwas unterhalb der Abzweigung zum Franz-Josefs-Haus noch einmal einen Anstieg von 1856 m auf 1910 m.

Alternative: Auf der Nordseite gibt es eine sehr anspruchsvolle Mountainbike-Strecke (bis 30%) von Rauris (958 m) zum Hochtor.

Südliche Weiterfahrt: Von Winklarn (965 m) kann man über den Pass Iselsberg (1208 m) nach Lienz (673 m) in Osttirol gelangen. Die einfachste Weiterfahrt von dort nach Italien ist zwar etwas umwegig, aber wenig anstrengend: Von Lienz auf dem Drauradweg flussaufwärts bis San Candido/Innichen (1174 m), größtenteils abseits der Hauptstraße überwiegend am südlichen Drau-Ufer. Die 500 Höhenmeter verteilen sich fast unmerklich auf 30 km. Weiter: Sexten (Dolomiten-Panorama!) – Kreuzberg-Sattel/Monte Croce (1636 m) – Piave-Tal. Dort, ab 10 km unterhalb S. Stefano, spürbarer, südlich von Longarone sogar sehr starker Verkehr. Ab Pieve di Cadore Fahrradwegweisung überwiegend auf Nebenstraßen (teils alte Hauptstraße, teils andere Talseite),

zwschendurch auch wenig befestigte Waldwege (etwa bei Ponte nelle Alpi). Nördlich von Ponte nelle Alpi (397 m) beginnt die Autobahn A 27, oberhalb davon also vermehrte KFZ-Belastung, unterhalb eine gewisse Entlastung.

Radstädter Tauernpass (1739 m) **Salzburg – Oberes Murtal – (Kärntener Seen)**

Außerhalb der Skisaison muss nur an den Wochenenden mit stärkerem Verkehr gerechnet werden.

Nördliche Zufahrt: Salzachtal von Burghausen durch Salzburg hindurch und bis Golling weitgehend autofrei auf den Salzachdämmen. Weiter Flussaufwärts auf der nicht schönen, aber durch die Tauernautobahn entlasteten Bundesstraße bis Altenmarkt.

Südliche Zufahrt: Die Katschberg-Straße ist im Tal der Lieser eng an die Tauernautobahn gedrängt. Schöner ist die Durchquerung der Gurktaler Alpen über die **Flattnitz** (1400 m, Dreieckspass). Alternativ bietet sich auch die inzwischen entschärfte **Turracher Höhe** an.

Sölker Pass (1788 m) **Salzburg – Steiermark – (östliches Kärnten)**

Schönes, ruhiges Asphaltsträßchen, in beiden Richtungen zu empfehlen.

Nördliche Zufahrten: Aus Bayern durch das Salzachtal bis Radstadt wie zum dortigen Pass. Die stark belastete Ennstalstraße lässt sich dank neu ausgewiesener Radwanderwege weitgehend vermeiden. Ein Umweg über Filzmoos und Ramsau (400 Höhenmeter) ist nicht nötig, wird aber mit eindrucksvollen Ausblicken belohnt. Zufahrten aus Oberösterreich mit zusätzlichen Pässen.

Der *Pass* selber ist oben auf beiden Seiten über mehrere Kilometer bis zu 15% steil. Darum vorher nicht mit letzter Kraft fahren!

Südliche Fortsetzungen: Südwestlich über Murau (809 m) – Wöbringer Joch (1175 m) – **Flattnitz** (1400 m) – Steuerberg – zum Ossiacher See, weiter östlich über den **Neumarkter Sattel** (ca. 1000 m) – Hüttenberg – St. Margarethen bei Völkermarkt nach Slowenien, entweder über den **Kärntener Seeberg** (1230 m) oder östlich um die Karawanken herum.

Noch weiter östlich sind die Alpen so sehr aufgefächert, dass die Beschreibung der Überquerungsmöglichkeiten einen ausführlichen Österreich-Führer ergeben würde. Darum sei hier nur einer herausgehoben:

Präbichl (1232 m) **(Linz) – Hieflau – Leoben – (Graz)**

Das ist der Pass mit dem berühmten Erzberg. Entlang der ganzen Pass-Straße mehrere Industriemuseen („Eisenstraße“).

Nördliche Zufahrt: Ims Ennstal zwischen Steyr und Hieflau gibt es eigentlich nur die Bundesstraße. Die ist wegen vieler verlorener Höhen berüchtigt, aber von Weyer-Markt bis Hieflau (503m) alles andere als verkehrsreich, da sie durch extrem dünn besiedeltes Gebiet führt (Nationalpark Österreichische Kalkalpen, ein bisschen „Schluchten des Balkan“).

Pass: Auf der Nordseite der Ort Eisenerz (736m) mit dem Erzberg (1485m). Auf der Südseite, unterhalb von Trofaiach (659m), mehr Verkehr.

Weiterfahrt nach Südosten: In Leoben (532m) Richtung Bruck a.d. Mur immer links am Hang halten, Radweg führt zu abgehängtem alten Landstraßenstück. Im Zentrum von Bruck in Richtung Semmering fahren. Am Ostrand des Zentrums biegt dann rechts der Murtalradweg in Richtung Graz ab (linkes Mur-Ufer).



Alpen Offroad

Vorbe- merkungen



Für szenisch spektakuläre Offroad-Touren sind die Alpen ein fast unendlich großes Traumrevier. Wanderwege lassen sich weitgehend vermeiden. Generell wichtig für alpine Offroad-Touren ist eine gute Planung mit Zeitreserven.

Zur Ergänzung für die hier vorgestellten Touren gibt es gute Streckenbeschreibungen und Spezialführer (s.o., Karten u. Literatur).

Wer längere Touren plant, wird sich bei der Ausarbeitung der Route zwangsläufig an der Lage von Berghütten orientieren (s.o. Übernachten). Wer es zünftig mag, sollte dabei die leicht zugänglichen Hütten (etwa in Seilbahnnähe) meiden.

Von Mountainbikern eher gering geschätzt werden kleine, verkehrsmäßig unbedeutende Pässestraßen. Dabei sind diese, nur teilweise asphaltierten Sträßchen steigungsmäßig oft genug der Hammer, 25% keine Seltenheit. Eine echte Herausforderung also, mit dem Vorteil vergleichsweise einfacher Orientierung. Schwieriger wird es bei Hochalmen, Gehöften, Waldungen und zu sonstigen Arealen führenden Fahrwegen – hier lauern bei laxer Planung frustrierende Sackgassen.

Zu den eindrucksvollsten und gar nicht mal schweren Offroad-Strecken gehören die aufgelassenen *Militärstraßen* aus dem 1. Weltkrieg. Nichts erinnert mehr daran, dass diese Schotterwege Relikte einer mörderischen Zeit sind. Die schönsten dieser Wege verlaufen in den italienischen und französischen Alpen als kunstvoll angelegte Höhenstraßen, geschützt knapp unterhalb der Grenzkämme. Dem Fremdenverkehr zuliebe werden sie weiterhin unterhalten.

Ausgewählte Alpenpässe und -touren für Mountainbiker

von Michael Kristl

**Mont
Chaberton**
(3136 m,
ital.-frz.
Grenzgebiet
Piemont)

14 grob geschotterte Kilometer winden sich von dem kleinen Örtchen Fenils über satte 1850 Höhenmeter bis auf den „König des Susatals“ hinauf. Für konditionsstarke Bergkraxler ist das einst für Militärfahrzeuge konzipierte Serpentinesträßchen bis auf etwa 2000 m Höhe befahrbar. Der Mittel-



Abfahrt vom
Gipfel des Mont
Chaberton

abschnitt bis zum Col del Chaberton (2670 m), über den die ital.-frz. Grenze verläuft, kann dann, am „Gespaltenen Fels“ vorbei, aufgrund des verfallenen Zustandes und der extremen Steilheit (bis über 20%) größtenteils nur schiebend zurück gelegt werden. Auch auf dem letzten Abschnitt über sich kühn am Steilhang empor windenden Zickzackkehren geht nicht nur dem Normalradler in der dünner werdenden Luft die Puste aus. Ist das Gipfelplateau auf französischem Staatsgebiet erreicht, kann sich der entkräftete Radler bei einem eindrucksvollen Tiefblick von den mächtigen Geschütztürmen einer ehemaligen italienischen Festung ins fast 2 km tiefer liegende Tal noch mal den überwundenen Höhenunterschied vor Augen führen. Die Abfahrt fordert wegen der Steilheit und dem miserablen Wegzustand viel Geschick im Umgang mit dem Mountainbike und absolut einwandfreie Bremsen.

Seit 2000 ist der Chaberton für den motorisierten Verkehr komplett gesperrt.

**Colle
Sommeiller**
(3050 m,
Italien/
Piemont)

Der Anstieg von Bardonecchia verteilt sich beim Colle Sommeiller auf einen viel längeren Streckenabschnitt (26 km) als beim Chaberton und kann deswegen von konditionsstarken Bergradlern komplett befahren werden – es sei denn, Schneereise zwingen einen, die letzten Höhenmeter zu Fuß zurückzulegen. Nicht zuletzt wegen Höhenlage und Länge ist dies eine außergewöhnlich kräftezehrende MTB-Tour! Steile Anstiege (bis 18%) wechseln mit flacheren Abschnitten ab. Auf den ersten 5 km ist die Straße geteert, geht dann aber in einen losen Schotterbelag über. Landschaftlicher Höhepunkt der Sommeiller-Strecke ist, neben dem Stausee des „Lac de Rochemolles“, ein riesiger Wasserfall, der auf etwa halber Strecke direkt an dem einsamen Bergsträßchen über eine Felswand herabstürzt. Nicht zu vergessen natürlich die Abfahrt, welche wohl zu den längsten in den Alpen zählt.

Seit 2007 ist die Strecke jeweils am Wochenende für den motorisierten Verkehr gesperrt.

**Rifugio degli
Abruzzi**
(2805 m,
Italien/
Aostatal)

Landschaftlich einmalige MTB-Tour an den Fuß des Matterhorns. Vom Skigebiet Breuil/Cervinia leitet ein geschottertes Sträßchen zur im Sommer bewirtschafteten „Rifugio degli Abruzzi“. Zahlreiche Kehren führen den Radler auf einer Länge von 7 km bei bis zu 20% Steigung mitten in eine phantastische Hochgebirgslandschaft. Der mächtige Gebirgsstock des Matterhorn wirkt von der italienischen Seite zwar ungewohnt, ist aber nicht minder eindrucksvoll.

P.S.: Wer sich dem Matterhorn lieber von der Schweizer Seite her nähern will, kann von Zermatt auf einer eigens für Mountainbikes konzipierten Erdstraße in einer weiten Schleife bis zur Schwarzwasserhütte auf etwa 2600 Meter fahren. Die Abfahrt ist aufgrund des weichen Naturbelags ein Genuss.

**Monte
Jafferai**
(2800 m,
Italien/
Piemont)

Wie so oft in den Alpen verdankt auch diese Militärstraße ihre Entstehung einem in luftiger Höhe thronenden Fort. Von Salbertrand bzw. Exilles leitet eine schmale Schotterstraße zum Monte Pramand, auf den über ein im letzten Abschnitt stark ausgewaschenes Sträßchen hinaufgeradelt (oder geschoben) werden kann. Der eigentliche Weg führt aber an einem Wendepunkt geradeaus zu einem sage und schreibe 850 Meter langen, unbeleuchteten Tunnel. In der Röhre ist es wirklich stockdunkel und da das „Schwarze Loch“ auch noch eine Kurve beschreibt und es im Innern von Pfützen und Schlaglöchern nur so wimmelt, bleibt dem Radler nichts anderes übrig, als sich mit Taschenlampe bewaffnet (besser: Stirnlampe!) Meter für Meter durch die „Höhle“



vorzutasten. Im weiteren Verlauf schwankt die Steigung zwischen 8 und 10%, wobei der Radler auch zeitweise wieder hart erkämpfte Höhenmeter auf leicht abschüssigen Teilschnitten verliert. Der letzte Abschnitt wird durch extrem groben Schotter erschwert, bevor nach 23 km und 1700 Höhenmetern das Gipfelfort erreicht ist.

Seit 2007 ist die Strecke für den motorisierten Verkehr gesperrt.

Col de Parpaillon
(2640 m,
Frankreich/
Dauphine)

Unweit des größten Stausees der Alpen, dem Lac-de-Serre-Poncon, führt eine fast 30 km lange und 1800 Höhenmeter aufweisende Passstraße bei bis zu 10% Steigung zum 500 m langen Scheiteltunnel (Achtung: Auch im Sommer treten im Tunnel des öfteren verschlammte oder gar vereiste Abschnitte auf. Beleuchtung ist essentiell!).

Nachdem der Radler für die ersten 20 km noch auf Asphaltbelag radelt, muss er im weiteren Verlauf mit einem Erdsträßchen vorliebnehmen. Wem die „Westseite“ zu schwierig erscheint, nimmt die östliche Auffahrt zum „Parpaillon“ ab La Condamine-Chatelard nördlich von Jausiers. Der durchweg ungeteerte Weg schlängelt sich in langgezogenen Kehren durch eine karge und einsame Hochgebirgsregion auf einer Länge von 18 km und überwindet dabei knapp 1400 Höhenmeter.

*Thomas
Schroder:*

„Der Col de Parpaillon ist für mich einer der genialsten Alpenpässe! Der Tunnel hat auf jeder Seite eine gigantische Stahltür, die im Herbst von der Ortsbehörde von Embrun geschlossen und im Frühjahr wieder geöffnet wird. Ein Schild an beiden Straßenzufahrten zeigt an, ob der Tunnel offen ist oder nicht. Seit ich mal in einem Uralt-Buch von Tilmann Waldthaler gelesen hatte, wie der sich dort mit der Taschenlampe zwischen mannshohen Eis-Stalaktiten durchgearbeitet hat – bei ihm war unerklärlicherweise die Tür am anderen Ende geschlossen – wusste ich, dort muss ich mal hin.“

Klammljochl
(2300 m,
ital./österreich.
Grenzgebiet)

Wenig bekannter Übergang vom Taufertal in Südtirol ins österreichische Deffereger Tal. Von Sand (875m) überwindet eine gut ausgebaute, aber hunds-gemein steile Straße (bis 21% !) an der Seite des in Kaskaden zu Tale



*Frankreich,
Alpen, Col de
Parpaillon,
Scheiteltunnel*

donnernden Reinbaches 800 Höhenmeter bis ins Bergdorf Rein, wo der mächtige Hochgall (3435 m) ins Blickfeld rückt. Durch das reizvolle Knuttental schlängelt sich ein Almweg bis hinauf zum Grenzübergang auf der Passhöhe. Die anschließende Abfahrt führt durch das wilde und unerschlossene Schwarzachtal und trifft schließlich 7 km östlich der Passhöhe auf den Staller Sattel, der vom Antholzer Tal ins Deffereger Tal leitet.

Limajoch

(Paso di Limo,
2170 m,
Italien/
Dolomiten)

Von St. Vigil führt das Rautal bis zur Pederühütte (1548 m), von wo eine für motorisierte Fahrzeuge gesperrte, bis zu 18% steile Schotterstraße mitten hinein ins Herz des Naturparks Fanes-Sennes-Prags hineinführt. Im ersten Abschnitt eignet sich der Naturbelag noch sehr gut zum Radeln, wird dann aber zusehends grobschottriger. Das letzte Steilstück nach der Faneshütte ist sehr felsig und zwingt abschnittsweise zum Schieben. Nach der Passhöhe lohnt es sich unbedingt noch vorbei am Fanessee bis in das von mächtigen Felswänden eingezwängte Fanestal weiterzuradeln.

**Monte
Altissimo di
Nago**

(2050 m,
Italien/
Lombardei)

Von der Monte-Baldo-Höhenstraße zweigt ein für den motorisierten Verkehr gesperrtes Schottersträßchen ab, das bis zu 20% steil auf weiteren 500 Höhenmeter auf den über dem nordöstlichen Gardasee-Ufer aufragenden Monte Altissimo emporführt. Von dort genießt man bei entsprechenden Wetterverhältnissen einen phantastischen Ausblick auf den über 2000 m (!) tiefer sich ausbreitenden Gardasee!

**Plätzwiese-
sattel**

(1991 m,
Italien/
Dolomiten)

Ungemein lohnende Radtour inmitten der Prager Dolomiten. Unweit von Schluderbach zweigt von der SS 49 nach Cortina d'Ampezzo ein Natursträßchen ab, welches bei moderaten 8% Steigung die 550 Höhenmeter auf einer Länge von 10 km bis zur „Plätzwiese“ überwindet. Die immer großartigere Ausblicke auf die Dolomiten gewährende Auffahrt führt durch den Naturpark Fanes-Sennes-Prags und eignet sich ideal zum ungestörten Radeln, da sie für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist. Zwischen dem Dürrenstein und der rötlich schimmernden Hohen Gaisl kann man über eine durch das Hochtal führende Verbindung bis hinüber ins Pustertal abfahren. Hier muss sich der Radler allerdings wieder auf regen Autoverkehr einstellen.

**Tremalzo-
Passestraße**

(1800 m,
Italien/
Lombardei)

Abenteuerliche Militärstraße hoch über dem Gardasee, welche in den letzten Jahren zu einer Art „MTB-Mekka“ mit allen positiven und negativen Begleitumständen geworden ist. Von Vesio bis zur Passhöhe gilt es, stolze 1700 Höhenmeter bei bis zu 17% Steigung – auf teilweise mit faustgroßen Steinen übersättem Untergrund – zu überwinden. Den besonderen Reiz des „Tremalzo“ macht die kühne Streckenführung durch steilstes Gelände und die durch den kahlen Fels gesprengten Naturtunnel aus. Auf der Rückseite des Passes führt auch eine asphaltierte Straße vom Ampolatal bis zum Rifugio Garda.



Baltikum

Estland (EST) – Lettland (LV) – Litauen (LT)

Estland (EST) • 45.227 qkm • max. Ausd. 240/350 km • 1,32 Mio. Einw. • 29 Ew./qkm

Lettland (LV) • 64.589 qkm • max. Ausd. 200/400 km • 2 Mio. Einw. • 31 Ew./qkm

Litauen (LT) • 65.300 qkm • max. Ausd. 270/370 km • 3 Mio. Einw. • 46 Ew./qkm
Ausdehnungen gesamt: N – 650 km – S // W – 425 km – O

Land

Wie im Alphabet reihen sich die drei baltischen Länder von oben nach unten aneinander: **E** wie Estland „hoch“ im Norden, **L**e wie Lettland in der Mitte, **L**i wie Litauen im Süden. Ähnlich sind sich die baltischen Länder bei der Dimension (klein), der Besiedlungsdichte (gering) und den Landschaften (eiszeitlich geprägt). Überwiegend flach ist das Baltikum im Westen und im Landesinnern, aus dessen fruchtbaren Tiefebene aber auch einige plateauartige Hochländer (150–318 m) ragen. Das östliche Baltikum bilden der Ostbaltische Höhenrücken (bis 284 m) mit den verbundenen nordöstlichen Hochländern (bis 318 m) sowie dem Peipus-See – größter Binnensee des Baltikums. Kein Mangel besteht im Baltikum an Wäldern, Seen, Flüssen, Moor- und Sumpfbereichen. Die baltische „Bernsteinküste“ zeigt sich im litauischen Süden als sandige Ausgleichsküste (Kurische Nehrung), im lettischen Westen als lang gestreckt und gleichförmig (Sandbänke, schmale Strände, Dünen, Küstenwälder, eiszeitliche Findlinge nördlich von Riga) und im estnischen Norden ist sie zerklüftet, klippenreich und mit rund 800 Inseln stark gegliedert.

und Leute

Der Ostseehandel brachte frühen Wohlstand ins Baltikum, der sich in den heutigen Altstädten niederschlug. Zu den typischen Zeugen der Geschichte gehören auch zahlreiche Burgen und Wehrkirchen, die im Mittelalter während der Herrschaft des Deutschen Ritterordens entstanden. 51 Jahre standen die baltischen Länder unter sowjetischer Vormundschaft (1940–1991). Noch immer ist die realsozialistische Tristesse vielerorts Teil des Alltagsbildes – am meisten in Lettland, kaum noch in Estland. Die drei baltischen Sprachen sind recht unterschiedlich. Während Litauisch und Lettisch die eigentlich baltischen Sprachen darstellen, gehört das Estnische zur finno-ugrischen Sprachfamilie. Das ungeliebte Russisch wird von den Balten zwar verstanden, jedoch nur notfalls gesprochen. Mit Deutsch und Englisch kommt man ganz gut durch.

per Rad entdecken

Als das baltische Dreigestirn für den Tourismus wieder frei zugänglich wurde, übte es auf Radreisende, insbesondere deutsche, eine erhebliche Anziehungskraft aus. Inzwischen ist die Entdeckerwelle abgeebbt. Nach der ersten Neugier-Tour zeigte sich, wer zum wahren Fan geworden war. Denn der Landschaftsmix mit den skandinavischen Anklängen, die überschaubaren Dimensionen, die ländlich-dünne Besiedlung, der geringe Verkehr, das Fehlen höherer Berge, die nostalgischen Einschübe – all diese sanften Reize sind ja da.

Wer nur eines der baltischen Länder bereisen möchte, sollte sich auf Estland konzentrieren, das landschaftlich, kulturhistorisch und infrastrukturell (auch was das Radwegenetz betrifft) die Nachbarn klar aussticht. Das soll nicht heißen, dass man die beiden anderen Länder vergessen könnte. Ihre Höhepunkte sind nur rarer. Das heißt: Noch mehr Ruhe!



Routen & Regionen

Mit je einer fiktiven Rundtour sollen die drei baltischen Länder hier skizziert werden. Landestypische Etappenziele stehen als Anhaltspunkte für die konkrete Tourenplanung.

Litauen

Weite Ebenen, sanftes Hügelland, dichte Wälder mit Sumpfbereichen, über 800 Flüsse, rund 3000 Seen und 99 km Küste: Das sind die landschaftlichen Hauptelemente Litauens, die samt arttypischer Fauna und Flora in fünf Nationalparks bewahrt werden. Auch an historisch Sehenswertem hat sich das ehemals mächtige Fürstentum, das einst bis zum Schwarzen Meer reichte, einiges bewahrt.

Kurische Nehrung

Wer mit dem Schiff angereist ist, beginnt seine Tour zwangsläufig in **Klaipėda** (Memel), einer „modernen“ Hafenstadt mit 160.000 Einwohnern und einer ostpreussischen Altstadt, wo die Personenfähren zur gegenüberliegenden **Kurischen Nehrung** ablegen. Litauens berühmteste Landschaft ist ein streng reglementierter Nationalpark. Wer Kasse und Schlagbaum südlich von Smiltynė passiert hat (frei für Radler), den erwartet ein Wechselspiel aus Dünen und Tälern, endlosen Sandstränden und kristallklaren Buchten, alten Nehrungswäldern (hier sollen auch noch ein paar Elche leben) und verträumten Fischerdörfern. Allerdings ist auf der alten Poststraße, der einzigen Straße der Nehrung, der Ausblick meist durch die Wälder verstellt. Da trifft es sich gut, dass ein beschilderter **Radweg** durch die Nehrungswälder geschaffen wurde (Smiltynė – Nida, 42 km), von dem aus auch leicht Abstecher ans Wasser gemacht werden können. Landschaftlicher Höhepunkt ist das große Dünengebiet zwischen Juodkrante und Pervalka (Nagliu rezervatas). Hauptort der Nehrung ist schließlich **Nida** mit dem Thomas-Mann-Haus und den Fortsetzungen der „Litauischen Sahara“: der *Großen Düne* und dem *Tal des Schweigens*. Wer bis zur russischen Grenze hinter Nida geradelt ist (50 km), kann mit



Mitradler in Litauen

einem Russland-Visum bis Königsberg weiterkurbeln. Die meisten werden allerdings die selbe Straße wieder zurückfahren oder die **Fähre** Nida–Minija–Nida nehmen, die allerdings nur Ende Juni – Anf. Sep. verkehrt.

Radler sind auf der Nehrung verpflichtet, den Radweg zu benutzen. Er ist Teil des 212 km langen **Litauischen Küstenradweges**, der über Klaipėda und Liepaja nach Lettland führt. Der Litauische Küstenradweg ist seinerseits in den **Europaradweg R1** und den **EuroVelo 10** (Ostsee-Runde) integriert. Für die Weiterfahrt nach **Königsberg** braucht man ein russisches Visum (s. Osteuropa).

Memelland

Südlich von Klaipėda kann man ab Priekulé, parallel zum Kurischen Haff, durch stille grüne Wiesen mit Futter suchenden Störchen und vorbei an ostpreußischen Backsteinhäusern mit roten Ziegeldächern zum Mündungsgebiet des **Nemunas** (Memel) radeln. Es lohnt auch, dort die Sackgasse bis zum Fischerdorf **Ventė** an der Spitze der Landzunge zu erkunden. Vorbei am Nemunas-Delta (Vogelschutzgebiet) geht es dann weiter nach Silutė, einem Provinzstädtchen, das im einstigen Memelland als Heydekrug bekannt war. Südlich von Silutė folgt ab Rusne, entlang des Nemunas, eine idyllische Strecke durchs Memelland. Pferdewagen, Milchkannen und Störche säumen den Weg durch die dünn besiedelte Region. Verkehrsarm sind besonders die Straßen südlich des Nemunas.

10 km NO Panemunė (Königin-Luise-Brücke) passiert die 141 das Dorf Lumpėnai, südlich davon liegt am Nemunas-Ufer der mystische *Rambynas-Hügel* (heidnische Kultstätte, Sonnenwendfest). In Pilis (Schloss Panemunė), Raudonė, bei Klangiai und Raudondvaris liegen Burgen und Schlösser am Weg durchs Memeltal, der schließlich nach über 200 km in Kaunas endet.

Als Alternative zur 141 kommt ab Vilkija auch die ruhigere Süduferstrecke in Frage. Dazu nach der alten Zollbrücke ab Mikytai auf der 1931 entlang dem Nemunas radeln. Anschließend führt die 140 über Zapyskis (bedeutende gotische Kapelle) nach **Kaunas**. Litauens zweitgrößte Stadt gilt als „Stadt der Museen“. Meistfotografiertes Bauwerk der schmucken Altstadt ist ein kirchenähnliches Rathaus, das der Volksmund „Weißer Schwan“ nennt.

Kaunas – Vilnius

Südlich von Kaunas mäandert der Oberlauf des Nemunas durch hügeliges Hochland (80–200 m), das von Seenplatten, Wäldern und Feuchtgebieten geprägt wird. Hinweis: Wer das am Kaunas-Stausee gelegene *Freilichtmuseum von Rumsiskes* besuchen will, kommt nur über die Autobahn dorthin. Südlich von Kaunas führen Nebenstraßen landschaftlich schön über Prienai (lohnender Abstecher nach Birštonas) nach **Druskininkai** (Kurort am Oberlauf des Nemunas, umgeben von Wäldern). Von hier zieht sich der „Ciurlionis-Weg“ mit Holzsulpturen und Wegkreuzen bis **Varėna**, der „Pilzhauptstadt Litauens“. Weiter über Rudiskes nach **Trakai**, der in einem besonders schönen Seengebiet gelegenen einstigen Hauptstadt (imposante gotische Wasserburg). Von Trakai ist es dann nur noch ein Sprung bis **Vilnius** (trotz etlicher Sehenswürdigkeiten wenig Tourismus in der Hauptstadt).

Litauische Schweiz

Das nächste lohnende Etappenziel ist der rund 100 km nördlich von Vilnius gelegene **Aukštaitija-Nationalpark**, dessen einstiger Schönheitsfehler, das benachbarte AKW Ignalina (Tschernobyl-Typ), 2009 endgültig vom Netz genommen wurde. Urwälder, Moränenhügel, Seen und Moore fügen sich hier so hübsch zusammen, dass die Landschaft als *Litauische Schweiz* bezeichnet



wird. Günstiger Standort zur Erkundung des 300 qkm großen Parks ist das Touristendorf **Palus**. Eine Wanderkarte ist bei der Parkverwaltung erhältlich (in der Nähe von Meironys).

Siauliai – Klaipéda

Ca. 150 km westlich ist **Siauliai** der nächste bemerkenswerte Etappenpunkt einer Rundtour durch Litauen. 17 km nördlich davon erhebt sich der berühmte *Berg der Kreuze*. Der mit Tausenden von Kreuzen übersäte Hügel ist Wallfahrtsort und nationales Kraftzentrum. Interessante Etappenpunkte für das letzte Teilstück bis Klaipéda sind **Telsiai** (Dom), **Plateliai** (Hauptort im Zemaitija-Nationalpark, Seen und Sümpfe) und **Kretinga** (Kirche, Kloster, Marktplatz). Küstenwälder und Sandstrände ziehen sich von der lettischen Grenze bis Klaipéda. Der gepflegte alte Kurort **Palanga** ist das Zentrum einer 24 km langen Badeort-Gemeinde.

Letland

Drei Großräume gliedern das Land: im Westen die Kurländische Halbinsel (bis 182 m), in der Mitte die von Gauja und Daugava durchflossene Niederung, im Osten die Hochländer Latgaliens und Livlands (bis 311 m).

Kurländische Halbinsel

Ausgangspunkt einer Lettland-Tour ist fast immer **Riga**. Die größte und potentiell schönste Stadt des Baltikums ähnelt deutschen Hansestädten wie Lübeck oder Stralsund. Trotz aller negativen Einflüsse der sowjetischen Jahrzehnte existiert im einstigen „Paris des Ostens“ viel historische Bausubstanz, u. a. der größte Dom des Baltikums und über 800 große Jugendstilhäuser.

Von Riga aus bietet sich zunächst die **Kurländische Halbinsel** als beschauliches Tourengebiet an. Der Reiz liegt vor allem in der abgeschiedenen Verträumtheit vieler Winkel. Ein Radweg führt von Riga nach **Jurmala**. Von der „Badewanne“ Rigas auf reizender kleiner Küstenstraße nach **Kolka**. Besonders urwüchsig ist der Abschnitt Roja – Kolka, der jahrzehntelang Sperrgebiet war. Westlich von Kolkasrags (Leuchtturmuine) führt die Küstenstraße durchs *Sliteres-Naturreservat*, das auch 14 Fischerdörfer der Liven umfasst – ein fast schon ausgestorbenes Volk. Bis Ventspils bieten sich als Alternative

Blick auf Riga



zur eigentlichen Küstenstraße P124 auch küstennahe Wege durch Wald, winzige Fischerdörfer und auf den letzten 15 km auch an Steilküste vorbei. Hinter **Ventspils**, Lettlands wichtigstem Hafen, führt die P111 in südlicher Richtung weiterhin an schöner Küste entlang. Nach einem Abstecher zum uralten Fischerdorf Pabilosta auf der nun küstenfern verlaufenden P111 weiter bis **Liepaja** (gemütliche Hafenstadt mit hübscher Altstadt).

Etwa 120 km NO Liepaja windet sich die *Abava* durch eine der schönsten Partien der Kurländischen Halbinsel. Wer die P120/P130 über Sabiles und Kandava wählt, bekommt eine Ahnung davon, weshalb diese Region auch „Kurländische Schweiz“ genannt wird. Der nächste bedeutende Etappenpunkt ist *Schloss Rundale* (Pilsrundale), ein barockes Prunkschloß, dem 15 km weiter östlich das Städtchen **Bauska** folgt, das selbst zwar bescheiden ist, aber eine große Ordensburgruine über der Musa, mit schönem Rundumblick, bietet.

Latgalisches Hochland

Entlang der Grenze zu Litauen (oder aber dem trägen Lauf der Daugava folgend) liegen nun rund 200 km durch unspektakuläres Agrarland, bevor **Daugavpils** erreicht ist. Die zweitgrößte Stadt im äußersten Südosten des Landes hat zwar außer einer Kathedrale und einer Festung ebenfalls wenig Aufregendes zu bieten, ist aber günstiger Verschlauf- und Ausgangspunkt fürs **Latgalische Hochland** (Latgales Augstiene). Flüsse und Bäche füllen dort, inmitten von Wäldern und Hügeln, hunderte kristallklare Seen. Dünn besiedelt und der Tradition verhaftet ist dieses „Land der blauen Seen“, die touristische Infrastruktur ist sehr dünn, freies Zelten angesagt.

Gauja-Nationalpark

Für die Tour zur *Livländischen Schweiz* (Gauja-Nationalpark), Lettlands landschaftlichem Top-Spot, empfiehlt sich die problemlose und weitgehend verkehrssarme Strecke Rezekne – Gulbene – Smiltene – Valmiera (190 km). In **Valmiera** angekommen, lohnt zunächst ein Abstecher zum 40 km NW gelegenen Mazsalaca, wo eine Stichstraße ins wildromantische Tal der *Salaca* führt. Dann zurück nach Valmiera, das am Nordrand des 900 qkm großen **Gauja-Nationalparks** liegt. Auf einer Länge von rund 100 km mäandert die Gauja hier inmitten ursprünglicher Wälder durch tief eingeschnittene, höhlenreiche Täler aus Sandsteinfelsen. **Sigulda** und **Cesis** sind die touristischen Zentren der Region, zahlreiche hübsch gelegene Biwakplätze sind im Park ausgewiesen. Die unbefestigten Fahrwege, die in Form mehr oder weniger fester Sandwege die Wälder durchziehen, sind super für gepäcklose MTB-Tagestouren. Infos im Besucherzentrum in Sigulda.



Estland

Mit allen Buchten und Inseln summiert sich Estlands Küstenlinie auf stolze 3800 km. Allerdings sind die meisten der rund 1500 Inseln so winzig, dass sie auf keiner normalen Karte verzeichnet sind. Unübersehbar sind hingegen die beiden Großinseln *Saaremaa* (2673 qkm) und *Hiumaa* (989 qkm). Landeinwärts bestimmen in Estland große Wälder, fruchtbare Niederungen und hügelige Hochländer (bis 318 m) das Bild, außerdem an die 500 Flüsse, rund 1400 Seen und mindestens noch zehnmals so viele Teiche und Sümpfe. Wie ein vollgelegener Schwamm sind daher weite Teile Estlands und entsprechend lückenhaft das Straßen- und Wegenetz.

Talin – Tartu

Auch in Estland ist die Hauptstadt Anreise- und Ausgangspunkt der meisten Touren. **Talin** glänzt mit einem geschlossenen, mittelalterlichen Altstadtbild



und weiteren sehenswerten Bauwerken rundum. Ein großes Freilichtmuseum liegt am westlichen Stadtrand. Die Küstenregion östlich von Tallin offeriert mit dem **Lahemaa-Nationalpark** und der *Festung von Narva* zwei bedeutende Ziele. Nur die Radelbedingungen sind nicht sonderlich attraktiv, denn die einzige Straße östlich von Tallin, die E20, ist für 50 km eine Autobahn, und bedeutende Abschnitte der Küstenregion sind durch Industrien und Ölschieferabbau ökologisch zugrunde gerichtet (insbesondere um Kohtla-Järve, aber auch Rakvere).

Gründe also, um NO-Estland, trotz schöner Küstenabschnitte, links liegen zu lassen und stattdessen nach SO durchzustarten. Und zwar über die alten Landstraßen Tallin – Aegviidu – Järva-Jaani – Jogeva – Saadjärv-See (!) – Tartu, was insgesamt rund 220 km sind. **Tartu**, lebendige Universitätsstadt mit klaszistischer Altstadt und bewegter Vergangenheit, wurde als „Heidelberg des Nordens“ bekannt.

Hochländer von Otepää und Haanja

Südlich von Tartu erstreckt sich das landschaftlich reizvolle Hochland von Otepää, wo sich Wiesen, Wälder, Hügelketten, Gewässer und Gehöfte zur „Estrnischen Schweiz“ verbinden. Lokaler Top-Spot ist der **Pühajärv-See**, der so manchem als malerischster See Estlands gilt. Von **Otepää** geht es südostwärts über **Võru** ins Hochland von Haanja zum **Suur Munamägi** (Großer Eierberg, 318 m). Ein Sandweg führt zum Aussichtsturm des höchsten baltischen Berges. Der weitere Weg übers westlich benachbarte **Rõuge** führt durch das anmutige „Land der Täler und Seen“. Haanja und Rõuge sind schöne Ausgangspunkte für **MTB**-Unternehmungen.



Otepää – Pärnu – Virtsu

Das mit Tälern und Seen angefüllte Hügelland zieht sich hinauf nach Viljandi. Wer diese abwechslungsreiche Landschaft auskosten will, radelt erneut über **Otepää** zum Künstlerort Elva und von dort am Nordostufer des großen **Vortsjäv-Sees** (Wirz-See) nach Viljandi, einem hübsch gelegenen Landstädtchen mit Ordensburg. Am Sumpfbereich *Kuresoo* vorbei, und den Flussläufen von Navesti und Pärnu folgend, führt die große Estland-Tour schließlich nach **Pärnu**: 3 km Badstrand besitzt Estlands beliebtestes Ostseebad und ist auch noch Kur-, Hafen- und Industriestadt. Für die anschließende Tour nach **Virtsu** kommt eigentlich nur die kleine Küstenstraße 101 in Frage, auch wenn sie länger als die Geradeaus-Verbindung über die 60 ist.



Marktstand auf Saaremaa

- Saaremaa** Stündlich verkehren Fähren von Virtsu zur Insel **Muhu**. Die drittgrößte Insel Estlands (198 qkm) ist ein Vorgeschmack auf die größte: Eine Dammstraße verbindet Muhu mit **Saaremaa** (dt. Ösel, 2671 qkm, 15 Ew./qkm). Saaremaa war in sowjetischer Zeit Sperrgebiet und blieb durch diese Isolation ursprünglich und bodenständig. Ackerbau kann nur auf einem Fünftel der flachen Insel betrieben werden, beim Dorf Kaarma wird Dolomit gewonnen, der Rest ist mehr oder weniger Landschaft: Kiefernwälder, Wacholderheide und 800 km Küste mit Buchten, Halbinseln, Steilufeln und Dünen. Wehrkirchen und alte Bockwindmühlen sind Zeugen der Siedlungsgeschichte. Sehenswert sind die gotische Bauernkirche in *Karja*, der Windmühlenhügel im benachbarten *Angla*, die Meteoritenkrater von *Kaali* (3 km südl. Valjala), das Steilufer von *Panga*, die Bischofsburg im Hauptort **Kuressaare**. Das asphaltierte Straßennetz ist bescheiden, unebene Schotter- und Naturstraßen überwiegen. Da keine Steigungen zu bewältigen sind, kommen auch Gepäckradler zurecht.
- Hiiuma** Noch steiniger, unfruchtbarer und dünner besiedelt ist die Schwesterinsel **Hiiuma** (989 qkm, 12 Ew./qkm). Aber auch hier viel unzerstörte Natur für beschauliche Picknicktouren. Hiiuma ist per Fähre von Rohuküla aus erreichbar; das liegt 8 km westlich von **Haapsalu** (hübsches Hafenstädtchen mit sehenswerter Altstadt). Von Haapsalu bietet sich für den Rückweg nach Tallinn die Nebenstrecke über **Keila** an.

Saaremaa





-Box Baltikum

Einreise

Die drei baltischen Länder sind Mitglieder des Schengen-Abkommens. Die EU-Grenzen sind offen. Personalausweis genügt für die Einreise (D/A/CH).

Geld

Alle drei Länder besitzen mittlerweile den Euro als Währung. Der Lebenshaltungskostenindex lag 2014 im Vergleich zu D (= 100%) bei 68% (LT) bzw. 76% (LV) bzw. 77% (EST). Bankautomaten für die gängigen Karten finden sich überall.

Gesundheit

Die Europäische Krankenversicherungskarte (EU und Schweiz) wird von den Vertragsärzten und Krankenhäusern akzeptiert. Zuzahlungen sind möglich. Detaillierte Länder-Merkblätter bei www.dvka.de. Auslandsreise-KV abschließen (Rettungsflug, Privatärzte!).

Infos

- Tourismuszentrale Baltikum: www.baltikuminfo.de
- Tourismuszentrale Estland: www.visitestonia.com
- Tourismuszentrale Lettland: www.latvia.travel
- Tourismuszentrale Litauen: www.latvia.travel
- Baltischer Radlerverband: www.balticcycle.eu (unübersichtlich, aber viele Infos und Kartenshop)

Wetter, Wind und Reisezeit

Das Baltikum liegt im Übergangsbereich von Kontinental- und Meeresklima. Während die Sommer annähernd so warm sind wie in Deutschland, ist es im Frühling und Herbst deutlich kühler. Niederschläge fallen das ganze Jahr über – am wenigsten im März, am meisten im August. Wenn östliche Hochdrucklagen die Oberhand gewinnen, kann es im Sommer aber auch für längere Zeit regenfrei sein. Im Sommerhalbjahr weht es überwiegend aus (süd-)westlichen Richtungen. In den Tieflandebenen kann der Wind unangenehm steif und hartnäckig sein. Die besten Radreisemonate sind Juni bis Sep-

tember (Störche nur bis in den August). Sommerliche Platzregen lassen sich oft in einem Buswartehäuschen aussitzen. Der Mai ist zwar noch nicht sehr warm, empfiehlt sich aber mit wenig Niederschlag und den meisten heiteren Tagen. Im Küstenbereich wirkt der Wärmespeicher Meer noch nach, so dass hier auch der Oktober für Touren geeignet sein kann.

Anreise

Per Rad

Mindestens 1100 km sind für die Strecke Berlin – Vilnius auf Hauptstraßen zu veranschlagen. Wer lieber auf schönen Nebestrecken durch Nordpolen radelt, sollte ca. 1500 km einkalkulieren. Alle Straßenübergänge nach Litauen sind frei passierbar (Schengen-Raum).

Erwägenswert ist auch der durch Königsberg und über die Kurische Nehrung führende **Europaradweg R1**, wegen des erforderlichen russischen Visums allerdings etwas aufwändigere Vorbereitung. Infos: www.euroroute-r1.de

Per Bahn

Ziemlich umständliche Geschichte. Von Berlin bis Vilnius ist zweimaliges Umsteigen erforderlich (in Warschau und Sestokai/Litauen). Zudem kann das Fahrrad nur zerlegt im Abteil mitgenommen werden!

Per Flieger

Eine Vielzahl von Linien fliegt die baltischen Hauptstädte von D/A/CH direkt an. Geklärt werden müssen die jeweiligen Bedingungen der Fahrradmitnahme. Billigflieger Easyjet transportiert das Rad beispielsweise nur verpackt (Fahrradkarton oder -tasche). Aber, großer Fortschritt, die Luft muss nicht mehr unbedingt aus den Reifen gelassen werden; was seit ungefähr 60 Jahren auch nicht mehr wirklich erforderlich ist!

Per Fähre

Die einfachste Art der Anreise ist die mit der Fähre. Kabinenplätze sind in der Sommersaison aber knapp, daher rechtzeitig buchen. Kabinenbett ab 110 €, Sitz ab 20 €, Fahrrad um 10 €, jeweils HS und einfache Fahrt.



Derzeitige Standard-Fährverbindungen sind:

- Kiel – Klaipėda/Litauen:
www.dfdsliisco.com
- Travemünde – Liepaja/Lettland:
www.stenaline.de
- Travemünde – Ventspils/Lettland:
www.stenaline.de

Nach Tallin geht es nur noch mit Umsteigen in Helsinki:

- Travemünde – Helsinki – Tallin/Estland:
www.finnlines.com und www.tallinsilja.de

Transport im Land

Bahnen

Bahn fahren ist preiswert. In Lettland und Litauen ist das Eisenbahnnetz befriedigend ausgebaut, in Estland gibt es nur noch wenige Personenzüge. Fahrradabteile sind zwar selten, aber in der Regel kann das Fahrrad wie ein normales Gepäckstück mitgenommen werden (nicht in Nachtzügen). Mit dem Ticket muss eine Gepäckkarte gekauft werden.

Per Fähre

Das überregionale Linienbusnetz ist gut ausgebaut. Fahrradmitnahme ist möglich. Ist der Laderaum voll, bemüht sich der Fahrer, das Fahrrad im Gang unterzubringen. So sind sie, die Balten.

Übernachten

Außerhalb der Feriententren und der Hauptstädte ist die touristische Infrastruktur weiterhin auf bescheidenem Stand. Wer aber nicht zu fixiert ist und eine Campingausrüstung

dabei hat, wird schnell eine Übernachtungsroutine entwickeln.

Zimmer

Hotels existieren in den meisten größeren Orten, sind aber nicht immer leicht zu finden. Während die Hotelpreise in Litauen noch niedrig liegen, haben sie in Estland westliches Niveau erreicht. Privatzimmer werden zunehmend in Feriengemeinden angeboten. Um die 30 **Jugendherbergen** gibt es bislang im Baltikum, die meisten in Litauen.

Buchungsportale:

- www.balticbookings.com
- www.hostellinglatvia.com
- www.lha.lt

Zelt

Offizielle Campingplätze gibt es je ca. 60 in Estland und Lettland und ca. 25 in Litauen (www.camping.lt). In unmittelbarer Nähe von Gewässern auch diverse Biwakplätze (sehr einfach, oft ohne sanitäre Einrichtungen). Eine zunehmende Zahl von Bio-Bauernhöfen bietet ebenfalls Zeltmöglichkeiten an. Erfahrungsgemäß sind die Bauern im Baltikum sehr hilfsbereit, wenn es um einen Liter Milch frisch von der Kuh oder einen Standplatz fürs Zelt geht. Freies Zelten wird analog zum skandinavischen Jedermannsrecht großzügig toleriert. Ausdrücklich verboten ist es in Nationalparks, wo nur die dafür bezeichneten Plätze benutzt werden dürfen.

Karten und Literatur

Tourenkarte

- Freytag & Berndt: 1:400.000 „Baltische Staaten“, 9,95 €, alles auf einem Blatt (doppelseitig bedruckt), Papier ist nicht sehr strapazierbar.
- Reise Know How: 1:600.000 „Baltikum“, 8,90 € // 1:275.000 „Estland“, 8,90 € // 1:325.000 „Lettland“, 8,90 € // 1:325.000 „Litauen / Kaliningrad“, 8,90 € // alle diese Karten wurden von Käufern als zuverlässig eingestuft und haben „unkaputtbare“ Papier.
- *Empfehlung:* Vanta Aga 1:410.000, „Eesti Rattateed“, 14,90 €, schön gemachte Fahrradkarte für Estland, mit vollst. Straßennetz und allen beschilderten Radrouten.



Tourenführer

- Kettler Vlg: „Baltikum per Rad“. 3. Aufl. erscheint wahrsch. 2015. Die alte Aufl. war verbesserungsfähig und taugte mehr zur Planung als zur tatsächlichen Orientierung.
- Esterbauer (Bikeline): „Ostseeküste Baltikum“. Entlang der Küste von Jurmala (Lettland) bis Tallin (Estland). Zweifelhafte Streckenführung auf Hauptstraßen und Zuckersandwegen, seit 2006 nicht mehr aktualisiert!

Fahrrad, Straßen, Wege

Fahrrad

= litauisch „dviratis“, lettisch „velosipéds“, estnisch „jalgratas“.

Das Baltikum ist selten bergig, so dass eine Nabenschaltung oft ausreichen würde. Eine Kettenschaltung ist aber vorzuziehen, da die Hinterachse stabiler ist, der Wirkungsgrad besser und mehr gefühlvolle Power auf sandigen Wegen zur Verfügung steht. Außerdem kann Gegenwind viel Kraft kosten, die bei kleinen Gängen leichter aufgebracht wird. Wegen Rauasphalt und häufiger Schotterstraßen ist Trekking- oder MTB-Bereifung empfehlenswert.

Man darf nicht mit vielen Fahrradwerkstätten rechnen, die moderne Fahrräder reparieren können. Daher ausreichend Ersatzteile und Werkzeug mitnehmen.

Straßen und Verkehr

Wegen der dünnen Besiedlung ist das asphaltierte Straßennetz vergleichsweise weitmaschig, insbesondere in Estland bestehen zu etlichen Hauptstraßen keine Alternativen. Praktisch alle längeren Touren beinhalten daher immer einen Teil unbefestigter Straßen. Diese sind dann entweder sehr grob (Schotterstraßen im Landesinnern) oder zuckersandig (Küstenwege) und dämpfen den Radelspaß erheblich. In diesem Zusammenhang begrüßt man die kleine Asphaltwalze, die auch durchs Baltikum rollt und manches Ärgernis für Radler schon beseitigt hat.

Der **Verkehr** ist besonders in Litauen und Lettland gering. Die Fahrweise ist nur in Estland westeuropäisch-defensiv. Hingegen scheren sich in den Städten von Litauen und Lettland viele Autofahrer wenig um Rad-



Radeln auf der Autobahn

fahrer. Manchmal ist es unvermeidlich, auf der Standspur der **Autobahn** zu radeln. Baltische Autofahrer kennen das, niemand regt sich auf. Ohnehin ähneln die Autobahnen eher gut ausgebauten Landstraßen.

Estland besitzt ein gut markiertes nationales **Radroutennetz**, das dem dänischen ähnelt. Geeignete Straßen und Wege werden verknüpft, auch internationale Radwege wie der **Europaradweg R1** und die **Euro Velos 10, 11 und 13** sind markiert. Lettland und Litauen ziehen teilweise nach.

In Litauen gilt **Helmpflicht** (außer auf Radwegen). Außerdem muss bei Dunkelheit bzw. schlechten Sichtverhältnissen eine reflektierende Weste getragen werden.

Offroad (MTB)



Die Übergänge vom Tourenradeln zum Offroad-Biken sind fließend. Sanfte Topografie und ein dichtes Netz von „Naturstraßen“ ermöglichen auch mit Gepäck leichte bis mäßig anspruchsvolle MTB-Touren in allen Regionen. Generell kann davon ausgegangen werden, dass auf allen Wanderwegen geradelt werden darf. Einschränkungen können in Nationalparks wie dem der Kurischen Nehrung bestehen. Allgemein besteht aber wenig Neigung, das Biken irgendwo zu verbieten. Unbefestigte Wege sind im Südbaltikum sandiger als im Norden, wo die Böden steiniger sind.



Belgien

Daten

30.518 qkm • 11,2 Mio. Einwohner • 367 Ew./qkm
Ausdehnungen: N – 220 km – S // W – 270 km – O

Land

Naturräumlich ist das *Niederbelgien* des Nordens eine Fortsetzung der Niederlande: Dem Dünengürtel der flandrischen Nordseeküste folgen fruchtbares Marschland und sandig-lehmige Geest, die höchsten Erhebungen liegen bei 50 m. Daran schließt sich das flachwellige *Mittelbelgien* an, das allmählich auf 200 m ansteigt. Dieses Hügel- und Tafelland ist von fetten Böden bedeckt und gilt als Kernland Belgiens. Schließlich bilden die Flusstäler von Maas und Sambre die Grenze zu *Hochbelgien*, wo sich das arg zerfurchte Gebirgsmassiv der Ardennen erhebt (bis 694 m).

Leute

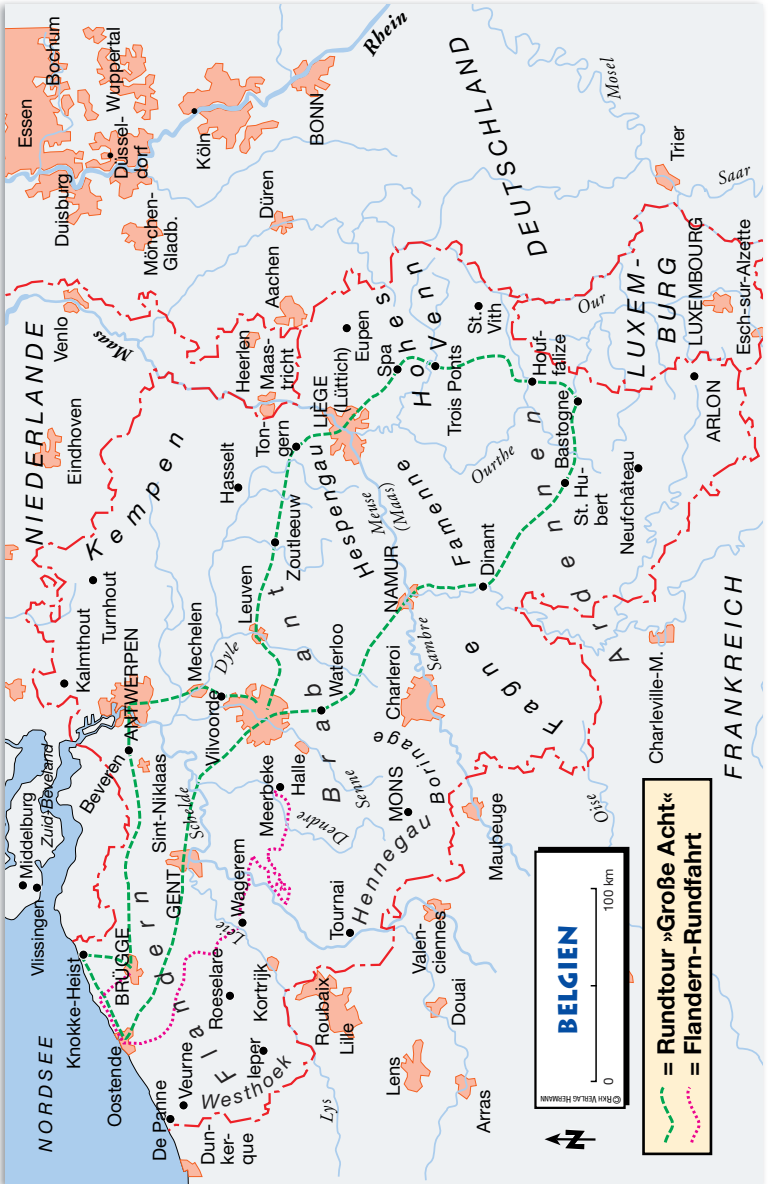
Eine unsichtbare Grenze zwischen germanischer und romanischer Welt verläuft durch Belgien. Sie führte zum sog. Sprachenstreit der Belgier, die sich auch anderthalb Jahrhunderte nach der Staatsgründung schwer damit tun, eine gemeinsame Nation zu bilden. Niemand spricht „belgisch“, eine belgische Sprache gibt es schlicht nicht. Drei Fünftel aller Belgier leben im flämischen Norden und sprechen niederländische Dialekte (germanisch), das Bevölkerungsdrittel im südlichen Wallonien ist dagegen französischer Zunge (romanisch). Zweisprachig ist nur die Hauptstadt Brüssel. Eine kleine deutschsprachige Minderheit (0,7%) lebt im Kreis Eupen (Provinz Lüttich).

per Rad erfahren

Lange lag Belgien radtouristisch im Dornröschenschlaf, doch das hat sich sehr geändert. Seit Jahren wirbt das nordbelgische Flandern mit Verve um Radwanderer. Untermauert wird das Werben durch gut markierte Radrouten, bauliche Radwege und korrespondierende Tourenführer, was die Orientierung in diesem dicht besiedelten Land erheblich erleichtert. Herzstück des Radwegenetzes ist die **Vlaanderen Fietsroute**, ein gemütlicher Rundkurs, der es auf insgesamt 800 km bringt. Auch in Südbelgien wächst das Radroutennetz. Zum Clou soll dort das **RAVeL-Netz** werden, das auf ehemaligen Bahntrassen und Treidelwegen entsteht.



„Berittene
Polizei“



BELGIEN

0 100 km

© 1998 WILHELM BRITANN

— = Rundtour »Große Acht«
 - - - = Flandern-Rundfahrt

Routen & Regionen

Tourenvor-schlag „Große Acht“ Eine Radtour durch ganz Belgien ist ein Kontrastprogramm auf relativ kleinem Raum. Zwei Tourenpole stehen sich gegenüber: Der flämische Norden mit seinen prächtigen Kunststädten und der wallonische Süden mit den urigen Ardennen. Als Ausgangspunkt bietet sich das zentral gelegene und leicht erreichbare Brüssel an. Eine Nordschleife führt von hier aus zunächst durch Flandern bis an die Nordseeküste, dann zurück nach Brüssel. Eine zweite Schleife erschließt die Provinzen Namur, Luxemburg und Lüttich. Durch Brabant führt der Kurs erneut zurück nach Brüssel. So ergibt sich am Ende eine Tour in Form einer großen Acht, die natürlich auch ganz einfach geteilt werden kann.

Tourenverlauf („Große Acht“): **Brüssel** – Antwerpen – Brügge – Knokke-Heist – Oostende – Gent – **Brüssel** – Waterloo – Namur – Dinant – St. Hubert – Bastogne – Trois Ponts – Spa – Liège – Tongeren – Zoutleeuw – Leuven – **Brüssel**. Länge 700 km.

Flandern Belgiens Nordwestecke wird von der niederländisch geprägten Provinz West-Flandern eingenommen. Sofern nicht gerade böige Seewinde vorherrschen, ermöglichen Topografie und Nebenstraßennetz ein gemütliches Radwandern, außerdem liegt mit Brügge eine Stadt auf dem Weg, die im Mittelalter als reichste Stadt nördlich der Alpen galt. Diese alte Handels- und Tuchmacherstadt ist auch heute noch unglaublich dekorativ und romantisch.

Nur 66 km lang ist die **Nordseeküste** Belgiens. Den bis zu 33 m hohen Dünen sind feinsandige Strände vorgelagert, die zu den beliebtesten der Nordsee gehören. Zwischen den großen alten Seebädern Knokke-Heist, Oostende und De Panne existieren daher auch beschauliche Badeorte wie Heist-Duinbergen, Wenduine, Westende und Nieuwpoort aan Zee. Teile der Küste sind Naturschutzgebiete, so das Vogelschutzgebiet Het Zwijn bei Knokke-Heist. Ansonsten aber hat sich die Küste dem Fremdenverkehr verschrieben. Radwanderer benutzen die parallel zur Küstenstraße N34 verlaufende Nebenstraße.

Außer Brügge und dem versandeten Vorhafenstädtchen Damme sind Veurne und Ieper die wichtigsten Eckpunkte einer Radtour durch West-Flandern. Auf ruhigen Nebenstraßen, pappelgesäumten Kanalalleen (schön: Gent-Brügge-Kanal, Ieper-IJzer-Kanal, Leie von Warneton bis Deinze) und markierten Radrouten lässt sich die flache, fruchtbare Polderlandschaft erkunden; zum Süden hin wird das Land dann hügeliger. Weite Felder und stille Dörfer bestimmen in weiten Teilen die unspektakuläre Szenerie. Relativ abwechslungsreich und kleinräumig ist die wellig-waldreiche **Westhoek** an der Grenze zu Frankreich. Dieses alte Bauernland um Veurne und Poperinge gilt als ausgesprochen bodenständig und gemütlich.

Eine friedliche Agrarregion Ost-Flanderns ist die **Zwalm**, unterhalb von Gent. Ein dichtes Netz von landwirtschaftlichen Versorgungssträßchen bietet sich für familienfreundliche Radwanderungen an. Die Landschaft ist leicht hügelig, die maximale Höhendifferenz liegt bei 80 m. In nahezu jedem Dorf findet sich noch eine alte Wassermühle. Neben der autoorientierten „Zwalm-Route“ existieren drei Radrouten, die jeweils in Munkzwalm, Roborst und Nederzwalm beginnen. Während die Autoroute gut ausgeschildert ist, hapert es bei den Radrouten noch. Geeignete Karten gibt es aber in den lokalen Buchhandlungen und bei den i-Büros von Munkzwalm und Zottegem.



Ronde van Vlaanderen Die **Flandern-Rundfahrt** (Ronde van Vlaanderen, erstmals 1913, www.rondevanvlaanderen.be) gehört zu den fünf Monumenten des internationalen Radsports. In Belgien ist es der Klassiker schlechthin. Jahr für Jahr verfolgen Anfang April Hunderttausende frenetischer Radsportfans die Eintagesfahrt von Brügge nach Meerbeeke (25 km westl. Brüssel, bei Ninove). Höhepunkte des ca. 260 km langen Kurses sind die 17 giftigen Anstiege („Hellingen“) in den sog. „flämischen Ardennen“, meist auf Kopfsteinpflaster (bei den Rennen mit Streusand abgemildert). Am schwersten sind Helling 6 und 7 (Paterberg und Koppenberg). Berühmt-berüchtigt ist aber der vorletzte Anstieg (Helling 16) durch Geraardsbergen (30 km südlich von Gent), wo sich ein schmaler Pflasterweg, genannt die „Kapellmuur“, mit bis zu 23% Steigung auf einen 110 m hohen Kapellenberg windet. Hier, 17 km vor dem Ziel, brennt die Hütte lichterloh. Mit viel belgischem Bier wird gelöscht. 2012 wurde die Streckenführung allerdings so verändert, dass ausgerechnet die „Kapellmuur“ nicht mehr dabei ist. Am Tag vor der Rundfahrt ist der Kurs für Jedermann freigegeben.

Für Radtouristen ist u. a. die grüne „**Ronde van Vlaanderen**“-Route (114 km) ausgeschildert. Ausgangspunkt ist Oudenaarde.

Antwerpen, Limburg Abgesehen von der Kunststadt Antwerpen ist für Radwanderer in den beiden ostflämischen Provinzen vor allem das **Kempenland** attraktiv. Diese nördlich des Albert-Kanals (Antwerpen – Maastricht) gelegene Landschaft ist relativ unfruchtbar und daher dünn besiedelt. Große Heidegebiete (exemplarisch der Naturpark *Kalmthoutse Heide* nördlich Antwerpen-Stadt), Kiefernwälder, Viehweiden und Kanäle bestimmen dieses nach Osten hin ansteigende, friedlich unspektakuläre Land.

Hennegau, Namur, Lüttich Zu den nahezu unbekannteren Radelregionen gehört das einst von wallonischen Kohle- und Stahlbaronen beherrschte **Hennegau** (Hainaut). Vom Zechensterben gezeichnet ist dort die *Borinage*, südlich von Mons. Ebenso die Industrielandschaften an Sambre und Maas (zwischen Mons und Lüttich-Stadt). Treidelwege und Nebenstraßen laden zum Entdecken dieser von morbiden Charme und Industriebauten im Stil der Neorenaissance geprägten Industrieregion ein.

Freundlich und wohlhabend präsentieren sich hingegen die bäuerlichen Landstriche dieser Industrieprovinzen, wie etwa das **Hespengau** (Hesbaye) westlich von Lüttich-Stadt – welliges, fruchtbares Land mit Gutshöfen, Schlößchen, Herrnsitzen, vielen asphaltierten Wirtschaftswegen und alle paar Kilometer ein Gasthof. Ein hübsches, allerdings schon recht hügeliges Tourengebiet ist die den Ardennen vorgelagerte Senke der **Fagne Famenne** im Süden der Provinzen Hennegau und Namur mit schönen Laubwäldern, kleinen Flusstälern, Stauseen, Feldern und Wiesen.

Wallonien und die Ardennen Südöstlich der Maas-Furche erstreckt sich in **Wallonien** das landschaftlich interessanteste Tourengebiet Belgiens. Es beginnt mit dem Hügelland der **Niederardennen**, wo lang gezogene Steigungen über mehrere Plateaus führen, die nach Nordosten hin von 200 auf 500 m ansteigen. Wald, Heide und Weideland bedecken die durch Täler getrennten Hochflächen. Unten haben Ourthe und Lesse – Nebenflüsse der Meuse – enorme Tropfsteinhöhlen in den Kalkstein der Niederardennen gegraben (berühmt: die Grotte von Han-sur-Lesse).

Nordöstlich schließen sich ab einer Höhe von 500 m die **Hochardennen** an. Hier hat sich eine bemerkenswerte Hochmoorlandschaft gebildet: das zum

Deutsch-Belgischen Naturpark gehörende **Hohe Venn** (Hautes Fagnes). Uhrglasmoore sind typische Erscheinungen der herben und stark zerhügelten Landschaft. 14 km lang zieht sich die befahrene, aber breit ausgebaute 68 mit stetiger Steigung von Eupen auf den *Signal de Botrange* (694 m), höchste Erhebung des Hohen Venns und zugleich Belgiens.

Generell sind die Ardennen anstrengendes Tourenterrain. Aus den tief eingeschnittenen Flusstälern strebt manch kleine Nebenstraßen so direkt nach oben, dass man das Gefühl hat, gegen eine Wand zu fahren. Während normale Anstiege unter wallonischen Radsportlern als „Côte“ durchgehen (Steigung), werden solche Pochwerke ab 18% ehrfürchtig „Mur“ genannt (Mauer) und krönen so manches Radrennen.

Wie beschaulich ist da die Route durchs **Tal der Ourthe**. Von Houffalize bis Tohogne folgen Nebenstraßen diesem Tal. Auf diese Länge (ca. 60 km) hat das kein anderes Flusstal in den Ardennen zu bieten.

Dem Allgäu schließlich ähnelt die Ardennen-Landschaft im **Dreiländereck**, südlich von St. Vith. Die Sträßchen sind zwar sehr hügelig, aber nahezu autofrei und idyllisch.

RAVeL- Radrouten

Im wallonischen **Ostbelgien** entsteht ein ambitioniert geplantes Bahntrassen- und Treidelwegnetz namens **RAVeL** (Réseau Autonome de Voies Lentes = Unabhängiges Netz der langsamen Wege). Es soll das größte Europas werden. Flaggschiff der RAVeL-Routen ist der 125 km lange **Vennbahn-Radweg** (RAVeL L48/47), der von Aachen über Belgien nach Troisvierges in Luxemburg führt. 16 Nebenrouten sind angeschlossen. Infos/Tourguide: www.vennbahn.eu

Nebenstraße an der Maas





i-Box Belgien

Einreise

Die Grenzen sind offen (Schengener Abkommen), ein Personalausweis genügt (D/A/CH).

Geld

Belgien gehört zur Euro-Zone. Die Lebenshaltungskosten waren 2014 15% höher als in D.

Gesundheit

Das EU-weite Sozialversicherungsabkommen erlaubt Mitgliedern einer gesetzlichen Krankenkasse die Inanspruchnahme medizinischer Dienste. Details: www.dvka.de

Infos

- www.visitbelgium.com – Tourismuszentrale Belgien
- www.belgien-tourismus.de – Tourismuszentrale Wallonien
- www.flanders.com – Tourismuszentrale Flandern
- www.toerismelimburg.be – Tourismuszentrale Limburg
- www.eastbelgium.com – Tourismuszentrale Ostbelgien
- www.fietsersbond.be – Fahrradverband (nur holländisch)
- www.fietsnet.be – leicht zu bedienender Radroutenplaner, der auf Basis der Radroutennetze von Flandern und Nord-Brabant (NL) die optimale Verbindung zwischen zwei ausgewählten Knotenpunkten (Start/Ziel) errechnet. Unbefestigte Radwege sind orange gekennzeichnet. Die Route kann anschließend ausgedruckt werden oder als GPS-Datei gespeichert werden.
- www.openfietsmap.nl – OSM-basiertes Routing für Garmin-GPS, deckt BeNeLux und Grenzregionen ab.

Wetter, Wind, Reisezeit

Wetter – Belgiens Klima bestimmt der Atlantik – mäßig warme Sommer und milde Winter. Die „feuchtesten“ Monate sind Juli und August. Während Nieder- und Mittelbelgien im Jahresdurchschnitt nur 600–800 mm Niederschläge auf die Mütze bekommen, sind es im kühleren Hochbelgien 1100–1400 mm.

Wind – Überwiegend *mäßige Brisen* (Windstärke 4) wehen an der Küste; Windrichtungen N bis SW. Im Landesinnern sind es vornehmlich *schwache Brisen* (Windstärke 3), die dann meist aus SW kommen.

Reisezeit – Angenehm ist die Zeit von Mai bis Oktober. Schulferien sind von Anfang Juli bis Ende August. Optimale Tourenmonate sind Juni und September.

Anreise

Per Rad

Wenig reizvoll ist der direkte Weg von Aachen durch die Industrieprovinz Liège. Wesentlich freundlicher ist der „Umweg“ durchs niederländische Limburg auf dem Radfernweg LF 6 (Aachen – Maastricht – leper/Westflandern). Daneben führen noch weitere Radwege grenzüberschreitend von NL nach Belgien. Schön, aber anspruchsvoll ist die Einreise durch den *Deutsch-Belgischen Naturpark*. Entweder via Monschau durchs Hohe Venn (Hertogenwald), oder über die Schneifel Richtung St. Vith (Übergang bei Weveler).

Per Bahn

Grenzüberschreitende Fahrradmitnahme mit der Bahn ist von D aus nicht mehr möglich. Nur von NL verkehren stündlich Intercitys mit Fahrradabteil nach Brüssel (ab Amsterdam über Antwerpen).

Per Bus

MeinFernbus (www.meinfernbus.de) bietet die Fahrradmitnahme nach **Brüssel** an (Heckträgertransport, Pauschalpreis 9 €). Aktuelle Abfrage bzgl. der Mitnahmemöglichkeit über die Buchungsmaske.

Transport im Land

Die Belgischen Eisenbahnen (SNCB, www.belgianrail.be) bedienen rund 3200 km Strecke und betreiben damit das zweitdichteste Bahnnetz in Europa (Platz 1: Tschechien). Fahrradmitnahme ist von allen Bahnhöfen aus in Nahverkehrs-, Regional- und IC-Zügen möglich (Fahrradkarte einfach 5 €, Tageskarte 8 €). Auch in der Kusttram (Küstentram, De Lijn) können Fahrräder mitgenommen werden (68 km, 2 €).

In **Bussen** ist keine Fahrradmitnahme vorgesehen und wegen des guten Eisenbahnnetzes eigentlich auch nicht erforderlich.

Übernachten

Zimmer

Privatzimmer gibt es kaum. DZ in Hotels und Pensionen kosten ab 30 €. Recht gleichmäßig verteilen sich die zur Zeit 29 Jugendherbergen übers Land (Infos über www.djh.de). Bei großem Andrang kann der Aufenthalt auf drei Übernachtungen begrenzt werden. In den Ferienzeiten für die JHs in Antwerpen, Brügge, Brüssel und Gent daher unbedingt reservieren. Hinzu kommen 15 Naturfreundehäuser, die vorrangig Mitgliedern offen stehen, aber auch Nichtmitglieder aufnehmen.

Campen

Landesweit existieren rund 500 Campingplätze in drei Kategorien. Schwerpunkte sind die Küste und die Ardennen. Wanderhütten für vier Personen gibt es auf vielen Campingplätzen in Flandern (30 €/Hütte). Freies Campen ist nur auf Privatland und mit Einwilligung des Besitzers gestattet.

Karten, Literatur & GPS

Tourenführer

- Esterbauer Vlg. (Bikeline): „Flandern-Route“, „Radatlas Limburg“, „Vennbahn-Radrouten“.
- NGI: „Topogids Vlaanderen Fietsroute“, Spiralführer mit 61 Kartenblättern (1:50.000) und deutscher Beschreibung für die Flandern-Radrouten, 14,95 €, Bezug über niederländ. Reisebuchversender.
- OSM-basierte Radreise-Karten für Garmin & Co.: www.aighes.de • www.kowoma.de

Fahrrad, Straßen, Wege

Fahrrad

Schon an den kurzen, oft knackigen Steigungen Mittelbelgiens und erst recht in Hochbelgien benötigen Radler, die mit Gepäck unterwegs sind, eine bergtüchtige Schaltung. Wegen der wechselhaften Wegbeschaffenheit sollten Felgen und Reifen nicht zu schmal sein. In Flandern, dem Land von Eddie Merckx & Nachfolgern, herrscht kein Mangel an Fahrradwerkstätten. Schlech-

ter bestellt ist es in Wallonien (Südbelgien). Bei den SNCB können robuste Fahrräder mit 3-Gang-Schaltung gemietet werden. Rückgabe an anderen Bahnhöfen ist gegen Aufgeld möglich.

Straßen und Wege

Belgien hat zwar das dichteste Straßennetz Europas, aber die Hauptstraßen sind sehr befahren. Kommod wird das Radfahren vor allem durch das sehr dichte Nebenstraßennetz – besonders südlich von Maas und Sambre (Hochbelgien). In Dörfern und auf abgelegenen Nebenstraßen muss mit Kopfsteinpflaster gerechnet werden (berüchtigt: die flämischen Ardennen in Ost-Flandern). Die Wegweisung ist gut bis perfekt, bei Fernzielen meist zweisprachig. Ausgeschilderte **Radwanderwege** sind vor allem im flämischen Norden sehr verbreitet. Hauptachsen sind dort der Flandern-Rundkurs („Vlaanderen Fietsroute“) und die grenzüberschreitende „Nordzeeroute“ LF 1 (erster Abschnitt des „Europaradweges“ R 1). Daneben gibt es sieben weitere Landelijke Fietsroutes, die das Flandern-Netz mit bilden. Die meisten, und mit dem niederländischen **Knotenpunktsystem** auch am besten markierten Radwege hat die Provinz Limburg. Auch die belgischen Ostkantone offerieren zusammen mit der Provinz Lüttich ein umfassendes Radwegennetz, „Velotour Hohes Venn – Eifel“ genannt. Wallonien (Südbelgien) will zudem das **RAVeL-Routennetz** (s.o.) auf über 2000 km ausbauen.

Offroad (MTB)



Attraktiv und vielfältig sind die Möglichkeiten in den Ardennen. Forst- und Wanderwege erschließen die weiträumigen Hochplateaus und Kammlagen. Tabu sind die Schutzzonen der Kategorien C und D im Deutsch-Belgischen Naturpark.



Bosnien-Herzegowina

Daten

51.129 qkm • ca. 3,8 Mio. Einwohner • 74 Ew./qkm • Hauptstadt Sarajevo ca. 0,3 Mio. Ew. • Ausdehnungen: N – 300 km – S // W – 200 km – O

Land und Leute

Im Norden die Save-Niederung, im Westen, Osten und in der Mitte bewaldete und verkarstete Mittelgebirge, aus denen sich bis zu 2400 m hohe Gipfel erheben, im Südwesten die Dinarischen Alpen, tief im Süden zwanzig Kilometer Adria-Küste – macht zusammen Bosnien-Herzegowina! Das mittlerweile wieder recht friedliche Zusammenleben der großen Bevölkerungsgruppen – der muslimischen Bosniaken, der katholischen Kroaten und der orthodoxen Serben – wurde durch Abgrenzung erreicht. Als sog. Entitäten bilden die Bosniakisch-Kroatische Föderation und die Republik Serbien (Republika Srpska) den Staat Bosnien-Herzegowina. Überwacht wird der Burgfrieden vom Hohen Repräsentanten der UN. Dieses komplizierte Konstrukt spielt aber für den Reisenden praktisch keine Rolle. Oder doch: Sind die Wegweiser ausschließlich kyrillisch beschriftet, ist man in der Republika Srpska – Welcome!

per Rad entdecken

In Bosnien-Herzegowina wütete der letzte Balkankrieg am heftigsten. Immer noch sichtbar sind die Zeichen des seit 1995 beendeten Krieges. Zerschossene Häuserfassaden, verlassene Dörfer, abgetakelte Museen, verwilderte Ausflugsziele, gedrückte Stimmung. Die größten touristischen Highlights – die Altstädte von **Mostar** und **Sarajevo** – sind aber so umfassend wiederhergestellt, dass ein Besuch auf jeden Fall lohnt. Andere interessante Städte wie **Travnik**, die Stadt der Wesire, oder **Jajce** und **Banja Luka**, blieben vom Krieg weitgehend verschont. Auch den Gebirgslandschaften mit ihren schroffen, wie auch romantischen Ansichten konnte der Krieg wenig anhaben: sehenswerte **Schluchten** (Rakitnica, Kruscnica), **Seen** (Blidinje, Prokosko, Satorsko) und **Wasserfälle** (Kravice, Skakavac, Kozica) gibt es weiterhin.

Gebirgiger Süden bei Trebinje





Brückenspringer
in Mostar