|  |
| --- |
| *von* ***Katja Jääskeläinen****, 2009* |
| Fahrradtour Donauradweg Budapest-Mohacs |
|  |
| Da wir gehört hatten, dass man jetzt den Donauradweg auch von Budapest weiter, bis zum Schwarzen Meer fahren kann, wollten wir den neuen Abschnitt so weit befahren, wie es in zwei Wochen im gemütlichen Tempo geht. Ursprünglich hatten wir Novi Sad im Sinne, beschränkten uns aus diversen Gründen aber doch auf den ungarischen Abschnitt. Da wir Westungarn schon er-fahren hatten, wollten wir gleich in Budapest starten. Wir fuhren wie im Bikeline-Radführer Donauradweg 4 beschrieben und mehreren Alternativen immer die als ruhiger beschriebene.  1. Tag (2.9.2009): Unser Hotel lag im 7. Bezirk in Budapest, daher kamen wir leicht an die Donau und die Route in den Süden. Der Verkehr ist sehr stark, und es ist nicht leicht, die Einfahrt nach Csepel zu finden. Die Insel Csepel ist ein alter Industriestandort und sieht dementsprechend aus: endlose Wohnblöcke im echten Ostblock-Stil, daneben hin und wieder Arbeiterlokale. Als wir schon fast vom Ort raus sind: Reifenpanne! Also zurück nach Csepel. Durch wiederholtes Nachfragen finden wir ein freundliches kleines Fahrradgeschäft, in dem uns gleich geholfen wird, so dass wir weiterfahren können. Nach dem Industriegebiet wird der Fahrradweg sehr schlecht: wir sind angehalten, auf holprigen Dammwegen zu fahren. Auch die Landschaft ist eintönig flach, und wir sind froh, als wir endlich das erste Etappenziel Ráckeve erreichen. Bei der Dorfeinfahrt finden wir gleich eine einfache Pension für 32 Euro die Nacht, und in der einzigen noch offenen (aber sehr netten) Pizzeria bekommen wir ein gutes Abendessen.  2. Tag (3.9.2009) Am Vormittag besichtigen wir die Sehenswürdigkeiten von Ráckeve: das Schloss vom Prinzen Eugen, das von demselben Architekten gebaut wurde als das Belvedere in Wien, und die serbisch-orthodoxe Kirche, die durch den Kontrast vom barocken Exterieur und dunkel bemalten, fast mystisch anmutenden Inneren besticht. Ab Ráckeve kann man entweder die kürzere Strecke nehmen und auf Landstraßen fahren oder die längere auf kleinen Dammwegen entlang der Donau. Wir entscheiden uns für das Letztere. Da erlebt man die ungarische Auffassung von einem Erholungsgebiet: wir radeln entlang endloser Reihen meist winziger Wochenendhäuser, die ganz dicht aneinander gebaut sind. Interessant ist, dass man hier unterschiedlichste Stile zu sehen bekommt, da manche Häuser renoviert sind, und auf einigen Grundstücken hat sich wohl ein Neureicher ein prächtiges Zweitdomizil gebaut. Es lohnt sich, vorher in Ráckeve Essbares zu besorgen und hier ein Picknick zu machen, denn erstens gibt es hier ein paar nette, ruhige Plätzchen dafür, und zweitens existiert hier so gut wie keine Infrastruktur in Form von Restaurants o.ä. So radelnd kommt man auf die Südspitze der Insel, und eine Brücke bei einem Kraftwerk führt wieder zum Festland. Der nun folgende Abschnitt gehört wahrscheinlich zu den langweiligsten auf der ganzen Strecke: schnurgerade Straßen, Felder und nüchterne Orte mit Industriebetrieben. Wenn man den Eurovelo 6-Zeichen folgt, muss man wieder auf ausgetretenen Wiesen fahren, was die Fahrt beträchtlich verlangsamt. Als es schon nach 19 Uhr ist und es langsam aber sicher finster wird, beschlossen wir, die nächstgelegene Unterkunft zu beziehen – was aber auch nicht so leicht ist, denn auf der Fahrradstrecke oder in den Ortschaften gibt es keinerlei Hinweise auf touristische Infrastruktur. Durch Fragen erfahren wir, dass es in Dunavecse eine Pension gibt – leider erweist sich diese als totaler Reinfall: das winzige Mansardenzimmer ist dermaßen verschmutzt, dass wir da zuerst selbst putzen müssen, bevor wir uns überhaupt hinzusetzen trauen. Noch dazu gibt es in unmittelbarer Nähe ein Stahlwerk, das rund um die Uhr Lärm macht. Auch wenn diese Pension die einzige Unterkunft für 20 Kilometer ist, können wir sie also nicht empfehlen. Am besten ist es wohl, für diesen Tagesabschnitt früher aufzustehen, damit man es bis nach Dunaföldvár oder eine andere Stadt schafft. Um den Abend nicht in unserem unwirtlichen Zimmer verbringen zu müssen, besichtigen wir die wohl wichtigste Sehenswürdigkeit des Ortes: die brandneue imposante, über 1 Kilometer lange Donaubrücke zur Industriestadt Dunaújváros.  3. Tag (4.9.2009) Nach einer schlecht geschlafenen Nacht wollen wir nur diesen tristen Ort hinter uns lassen. Diesmal wollen wir auch sichergehen, dass wir nicht das erstbeste Quartier nehmen müssen und beschließen, nur bis zur nächsten Stadt, also nach Dunaföldvár zu fahren. Im Gegensatz zu Dunavecse sieht Dunaföldvár sauber und fröhlich aus, und in dem etwas außerhalb gelegenen „Urlauberdorf“ können wir eine nette Hütte beziehen, mit zwei Schlafzimmern und einer Wohnküche für wohlfeile 40 Euro. Auch ein Swimming Pool ist vorhanden. Dunaföldvár hat mit Supermärkten, Cafés und Restaurants auch die richtige Infrastruktur, um einen entspannten Nachmittag zu verbringen. Am Abend kommt ein Gewitter mit heftigem Regen – das einzige Mal während unserer gesamten Reise –, aber in unserer Hütte ist es richtig gemütlich, dem Prasseln des Regens zuzuhören und hirnlose deutsche Detektivserien aus dem Fernsehen reinzuziehen.  4. Tag (5.9.2009) Bei der Weiterfahrt fahren wir durch Bölcske, das in Dunaföldvár großspurig als \*das\* Weindorf mit unzähligen Weinlokalen beworben wird. Tja, jedenfalls bei unserer Durchfahrt hat keine einzige Lokalität offen. Auf der linken Donauseite fahren wir weiter nach Paks, wo es eine Fährverbindung auf die andere Seite gibt. Unser Ziel ist die Paprikastadt Kalocsa, wohin man wieder auf kerzengeraden Landstraßen in ebener Feldlandschaft fährt. Kalocsa ist eine hübsche Stadt mit einem barocken Ortskern und außer für seine Paprikaerzeugung auch als ein Zentrum der Volkskunst und der Donauschwaben bekannt. Ein noch bedeutender Donauschwaben-Ort ist allerdings das 26 Kilometer südöstlich gelegene Hajós, ein Kellerdorf, in dem es angeblich über 1000 Weinkeller gibt – nach unserem Reiseführer eine Sehenswürdigkeit, die man nicht verpassen sollte. Allerdings liegt Hajós in ganz „falscher“ Richtung, und ein Abstecher von über 50 Kilometer würde unseren Aufenthalt in Kalocsa um einen Tag verlängern, das wollen wir auch nicht. Wir beschließen, mit einem Taxi dorthin zu fahren. Zu unserer Enttäuschung hat in diesem riesigen Ort nur ein einziger Weinkeller offen, obwohl es Samstagabend ist. Der ist allerdings schon sehenswert: ärgster Süddeutschland-Kitsch mitten auf der Puszta – schräg!  5. Tag (6.9.2009) Wir wollen nicht auf Landstraßen weiterfahren, sondern wählen jetzt die Variante auf der linken Donauseite über den Gemenc-Nationalpark. Bei Gerjen gibt es eine Fähre, und auf ruhigen kleinen Straßen geht es bis nach Szekszárd. Die Landschaft? Flach und Felder, welch eine Überraschung… Im Zentrum finden wir ein Zimmer in einem Hotel, das sich der Astrologie verschrieben hat: jedem Zimmer ist ein Sternzeichen zugeteilt. Der Gemenc-Nationalpark liegt nur 6 Kilometer vom Zentrum von Szekszárd, und da der Radführer rät, dafür mindestens einen halben Tag zu reservieren, beschließen wir, gleich nach dem Abladen des Gepäcks dorthin zu fahren. Es sollen dort auch eine Waldbahn und ein Ausflugsschiff verkehren. Von beiden sehen wir aber keine Zeichen, und wenn es im Nationalpark mal eine Informationsstelle gegeben hat, ist sie jetzt jedenfalls schon geschlossen. Wir fahren also mit unseren Fahrrädern auf Wanderwegen herum, was ganz gut geht, da sie ziemlich breit sind. Die Stadt Szekszárd mutet bei der Einfahrt nicht besonders attraktiv, aber als wir am Abend den Hauptplatz besuchen, sieht es recht nett aus. Außerdem finden wir dort überraschenderweise ein deutsches Theater – die Stadt scheint also ein weiteres Zentrum der Donauschwaben zu sein. Und noch ein Tipp für Szekszárd: im Restaurant Mango haben wir wohl das besten Abendessen der ganzen Reise gehabt (und dabei haben wir in Ungarn generell recht gut gegessen).  6. Tag (7.9.2009) Am nächsten Tag wollen wir nur bis nach Baja, uns erwarten also lediglich ca. 30 Radkilometer. Der Weg führt durch denselben Gemenc-Nationalpark, den wir uns schon gestern zum Teil angesehen hatten. Die Route ist aber eher enttäuschend, denn man fährt wieder auf einem Dammweg (der aber diesmal in einem guten Zustand ist) am Rande des Parks, und vom eigentlichen Naturschutzgebiet bekommt man nur wenig zu sehen. Nach Baja, das auf der rechten Donauseite liegt, fährt man über eine massive Donaubrücke, die zum Glück über eine eigene Spur für Radfahrer verfügt. Bei der Einfahrt sieht Baja recht unattraktiv aus: triste Wohnblöcke im 70er-Look, verrostete Zäune, traurige, aufgelassene Geschäfte… so dass man schon Lust hat, einfach weiterzufahren. Aber die Stadtmitte entpuppt sich als ganz hübsch mit einer Fußgängerzone und einem riesigen Stadtplatz, der viel zu groß für eine Provinzstadt dieses Ranges mutet. Außerdem liegt gleich neben dem Stadtplatz eine kleine Insel, auf der man spazieren gehen oder joggen kann, und am Flussufer sind einige nette Lokale angesiedelt. Wir beziehen ein Zimmer im größten Hotel der Stadt, dem am Stadtplatz befindlichen Hotel Duna. Dieses restaurierte Hotel verströmt mit seinen riesigen Türen, seinen altertümlichen Lampen und großen Palmen irgendsowas wie KuK-Feeling, und mit 50 Euro ist es noch dazu recht preisgünstig. Das Hotel hat nur zwei Nachteile: erstens liegt unser Zimmer genau über der Küche, so dass wir schon um 6 Uhr von lauten Küchengeräuschen aufgeweckt werden, und zweitens gibt es überall Fliegen, obwohl die Zimmer sauber zu sein scheinen. Hat das wohl damit zu tun, dass Baja auch ein Zentrum der Schweinezucht ist?  7. Tag (8.9.2009) Wir haben beschlossen, nur bis nach Mohács zu fahren. Erstens erscheint es uns recht unsicher, ob man in Kroatien oder Serbien Fahrräder in den Zug mitnehmen kann und zweitens haben wir es langsam schon satt mit den geraden Straßen, flachen Felder und schlechter Infrastruktur entlang der Fahrstrecke. Und die Landminen, von denen angeblich immer noch einige in Kroatien herumliegen, erhöhen auch nicht gerade den Reiz… Nach Mohács ist es nicht mehr weit, aber die Eurovelo-Route führt wieder über Dammwege, und diesmal sind sie wirklich schlecht. Kurz vor der Stadt Mohács gibt es eine Fährverbindung auf die linke Seite, wo die Stadt liegt. Das Hotel, das wir beziehen, ist kürzlich renoviert, heißt Szent János und ist wohl der Höhepunkt unserer Reise: aus den modernen, stilvoll eingerichteten Zimmern hat man eine wunderbare Aussicht auf die Donau. Noch dazu hat das Hotel ein Sonderangebot für Radfahrer (das ist das erste Mal auf unserer Reise, dass Radfahrer als Zielgruppe angesprochen werden), so dass wir es wirklich wärmstens empfehlen können. Auch die Stadt selbst hat einiges zu bieten, z.B. eine recht orientalisch mutende Kirche. Etwas außerhalb der Stadt liegt ein Denkmal, das an die verheerende Schlacht von 1526 erinnert, wir schaffen es aber leider nicht, es zu besuchen.  8.-12. Tag (9.-13.9.2009) Wir sind nun also bis zur Südgrenze Ungarns angelangt, es sind nur mehr einige Kilometer bis nach Kroatien. Sohin haben wir den ungarischen Teil des Donauradweges erradelt und wollen uns noch ein paar schöne Tage in Budapest gönnen. Die Zugreise dorthin gestaltet sich etwas schwierig, da man zwei Mal umsteigen muss, dafür gibt es keine Probleme mit der Fahrradmitnahme. In Budapest genießen wir die Schönheit der Stadt und das vielfältige Angebot an Sehenswürdigkeiten. Auch in Budapest waren wir meistens mit dem Rad unterwegs. Auf kleinen Straßen geht es ganz gut, aber auf den Hauptwegen muss man Bedenken, dass der Verkehr teilweise wirklich heftig ist. Eine nette Art, die Stadt zu erkunden, ist eine professionelle Stadtrundfahrt mit dem eigenen Rad zu machen – ein in Budapest lebender Österreicher veranstaltet diese Touren. Am vorletzten Tag wollen wir einen Ausflug nach Szentendre machen. Bis dorthin sind es nur gut 20 Kilometer, und wären wir per Rad nach Budapest gekommen, hätten wir die Stadt sowieso gesehen. Auf diesen Abschnitt merken wir, dass es hier endlich so was gibt wie Radfahrerinfrastruktur (Hotels, Lokale, mehrsprachige Schilder), und es sind auch ziemlich viele Radfahrer unterwegs – jedenfalls im Vergleich zu der Route südwärts von Budapest, wo wir so gut wie keine gesehen haben. Ich würde sogar behaupten, dass es einen Donauradweg nur bis Budapest gibt, danach handelt es sich um mehr oder weniger schlechte Wege, auf dem man mit dem Fahrrad fahren kann, die aber keinen schlüssigen Radweg bilden. Es ist nicht nur der schlechte Zustand der Straßen, der das Fahrradfahren südlich von Budapest beschwerlich macht, sondern auch die mangelnde Infrastruktur. Bei dem jetzigen Radleraufkommen ist es natürlich klar, dass es kein lukratives Unterfangen ist, ein Radfahrerhotel zu betreiben, aber es wäre nett, wenn es wenigstens ab und zu Hinweisschilder gäbe, die über das nötige Rundherum informieren würden. Zumal die Bevölkerung auf dieser wenig touristischen Gegend in erster Linie Ungarisch spricht… Es lohnt sich also unbedingt, wenigstens ein paar Phrasen auf Ungarisch zu lernen. Für absolute Radtour-AnfängerInnen würde ich diese Strecke daher nicht empfehlen. Wer diesen Abschnitt fährt, muss auch bereit sein, Abstriche in Komfort in Kauf zu nehmen, und auch die Landschaft bietet keine großartigen Höhepunkte. Wer aber bereit ist, selbständig zu organisieren und sich für Ungarn interessiert, findet auf dieser Strecke einige durchaus sehenswerte Orte. |