|  |
| --- |
| *von* ***Philpp Rohrer / Regula Heggli Brüssel, Belgien****, 2007* |
| Feedback Fahrradkarte Donau-RadwegHuber – GTZ EinleitungVom 12. August bis zum 6. September 2007 sind wir zu zweit von Budapest der Donau entlang bis ins Delta am Schwarzen Meer geradelt. Wir waren an 21 Tagen unterwegs und haben dabei 1860 Kilometer zurückgelegt. Normalerweise haben wir pro Tag zwischen 80 und 120 km gemacht, bei gewissen Etappen auch weniger. Während den ersten zwei Wochen war es sehr, sehr heiss (35-40 Grad), was das Radeln massiv erschwert hat. Wir sind dann sehr früh morgens los und haben versucht, vor der Mittagshitze einen grossen Teil der Tagesetappe zurückzulegen. August nicht empfehlenswert als Reisezeit. AusrüstungZwei Tourenfahrräder mit Ortlieb Taschen hinten. Keine Campingausrüstung. ÜbernachtungJeweils in Hotels, Pensionen, Gasthäusern, Privatzimmern. In Tagesetappen-Abständen immer eine passende Unterkunft gefunden, ausser im Eisernen Tor, wo alle Pensionen belegt waren. Reiseführer, -kartenFürs Fahrradfahren haben wir die Huber-GTZ Karten „Donau-Radweg“ und den Bikeline Führer Donau-Radweg 4 benutzt. Während im Bikeline Führer die Beschreibungen hilfreich sind, sind die ihre Karten vor allem wegen ihrer grösseren Genauigkeit und Übersichtlichkeit sehr nützlich. Eine Kombination dieser beiden Unterlagen scheint uns ideal. Ergänzend haben wir den Donau-Reiseführer von DuMont und den Lonely Planet Eastern Europe benutzt. ReiserouteVon Budapest sind wir dem linken Donau-Ufer bis vor Mohacs gefolgt (mit einem Übernachtungs-Abstecher ans rechte Ufer in Donaujvaros). Danach der Route auf dem rechten Ufer über Osijek – Vukovar – Novi Sad – Belgrad. Nach Belgrad wieder auf die linke Seite über Pancevo – Kovin – Bela Crvka. Auf der linken Seite durchs Eiserne Tor. Beim Djerdap I Staudamm wieder zurück auf das rechte, serbische Ufer, diesem gefolgt über Negotin nach Bulgarien – Vidin – Lom – Kozloduj – Nikopol – Svisthov – Ruse. Weiter auf der rechten Seite über Tutrakan – Silistra – Grenzübertritt Rumänien – Ion Corvin – Cobadin – Constanta. Danach von Constanta nördlich nach Tulcea, ohne Abstecher über Murighiol. Die von uns gewählte Route können wir weitgehend weiterempfehlen. Eine kleine Ausnahme: Die Strecke zwischen Ruse und Silistra lohnt nicht, es gibt zu wenig fahrbare Alternativen zur grossen Strasse. Da wäre es also eventuell besser, über die Brücke der Freundschaft zu fahren, auf der rumänischen Seite bis Calarasi zu bleiben und dort mit der Fähre aufs rechte Ufer überzusetzen. Die Strecke durch Bulgarien, zwischen Vidin und Ruse, war für uns definitiv ein Höhepunkt, mit den sanften Hügeln, die der Donau folgen und wunderbare Ausblicke auf den Fluss und Richtung Rumänien ermöglichen. Kommentare zu den KartenKarte Kommentar1 Nach Rackeve sind wir links abgezweigt und dann auf dem Dammweg dem Seitenarm gefolgt: nicht befestigte, doch gut fahrbare Strasse, die nach Makad wieder auf die Hauptstrasse trifft. Empfehlenswert.1 In Apostag sind wir nicht dem Dammweg entlang, sondern dem direkten Strässchen nach Dunaegyhaza. Gute Alternative zum Dammweg. 2 Zwischen Draz und Batina gibt es eine Steigung (die erste nach Budapest) und eine Abfahrt. 2 Die Alternativroute durch den Park prirode Kopacki rit kurz nach Batina ist auf den ersten 5 km befestigt, danach unbefestigt und schwer zu befahren, auch bei trockenem Wetter. Wir sind bei ca. km 17 rechts abgezweigt nach Zlatna Gredna, dann über Kozjak und Kopacevo nach Bilje. Sehr schöne Strecke, mit wenig Verkehr und viel Schatten durch Wälder. Eine Alternative zur vielbefahrenen Strasse E662 Batina – Knezevi Vinograd – Bilje wäre, in Suza nach links abzuzweigen, dann über Mirkovac – Sokolovac – Kozjak - Kopacevo – Bilje.2 Der Fährdienst in Vukovar existiert zwar, ist jedoch nur für AnwohnerInnen mit Spezialbewilligung benutzbar (sofern wir den Zöllner richtig verstanden haben). 2 Zwischen Banostar und Beocin ist die Strasse problemlos durchgehend befahrbar, auch wenn Schilder an der Strasse stehen, die einen Umweg durch die Berge angeben. Nach Beocin bis Novi Sad ist die Strasse zwar vielbefahren, doch machbar. 3 Krcedin – Novi Slankamen: Strasse ist jetzt durchgehend asphaltiert3 Zwischen Omoljica und Dubovac sind wir alles der grünen Alternativroute gefolgt. Angenehme, verkehrsarme Strassen, ausserdem konnten wir dort die unbefestigten Dammwege schon nicht mehr sehen…3 Zwischen Bela Crkva und dem Grenzübergang gibt es eine Steigung und eine Abfahrt. 3 Nach dem Grenzübergang auf der Alternativroute gibt es eine starke Steigung und Abfahrt. 3 In Coronini gibt es eine Pension, beim Ortseingang auf der rechten Seite4 Die Pension nach Berzasca ist näher beim Dorf, kurz nach Dorfende4 Die Ruinen Cetatii Tricole (zwischen Svinita und Plasevita) steht ziemlich genau am südlichsten Punkt, bei Donaukilometer 989, nicht erst nach der Kurve4 Zwischen Dubova und Orsova schiessen von der EU finanziell unterstützte Pensionen wie Pilze aus dem Boden. Laut Tafeln sollten viele davon ab 2008 in Betrieb sein. In der Hochsaison (wie bei uns, Ende August) kann es schwierig sein, auf dieser Strecke eine Unterkunft zu finden. 4 Nach Dubova gibt es keinen Tunnel (auf der Karte sind zwei eingezeichnet)4 Zwischen Orsova und dem Staudamm Derdap I gibt es zwei unbeleuchtete Tunnels auf der E704 Nach dem Grenzübergang bei Bregovo geht die Strasse beim Dorf Balej nicht über den Fluss zurück nach Serbien4 Nach Florentin gibt es eine Alternativroute direkt nach Vidin, über Negovanovci und Kapitanovci. Befestigt, wenig befahren.5 Die Strasse zwischen Mizija und Orjahovo ist neu ausgebaut und wird wohl bald, mit dem Ausbau des Fährübergangs und Zollterminals in Orjahovo, viel befahren sein von Lastwagen. Ein Ausrufezeichen könnte hier angebracht sein. 5 In Orjahovo gibt es eine starke Steigung5 Kurz vor dem Ort Leskovec gibt es eine Abfahrt5 Der Strassenbelag ist zwischen Leskovec und der Abzweigung nach Galovo schlechter als zwischen dieser Abzweigung und Ostrov5 Die markierte Route im Dorf Ostrov stimmt nicht: die Route folgt der Strasse unten durch das Dorf geradeaus, erst beim Restaurant-Zeichen auf der Karte zweigt sie rechts ab. 5 Das Hotel an der Donau in Bajkal gab es, als wir dort waren, noch nicht oder nicht mehr. Es sind dort grosse Bauarbeiten im Gang, ev. für eine Kreuzfahrtschiffanlagestelle zum Besuch der Ausgrabungen von Ulpia Escus. 6 Bei der Ortseinfahrt nach Svishtov gibt es eine starke Steigung6 Bei Novgrad sollte die erste Abzweigung nach links eingezeichnet sein, nicht erst die Abzweigung im Dorf. Von dort ist es unseres Erachtens nicht mehr möglich, nach links hinunter zur Brücke abzuzweigen. 6 Zwischen Ivanovo und Ruse gibt es zwei Steigungen: eine kurz nach der Abzweigung nach Krasen, eine nach der Ortschaft Basarbovo7 Nach Ostrov (dem rumänischen, diesmal) gibt es eine Steigung, kurz vor dem See geht’s dann wieder runter7 Nach dem Kloster Dervent (Übernachtungsmöglichkeit) wiederum eine Steigung7 Nach Bãneasa wiederum eine Steigung7 Die Strecke zwischen Basarabi und Constanta hat uns mehrmals beinahe das Leben gekostet. Dies ist ein Abschnitt mit extrem viel Verkehr, viele Lastwagen, hohe Geschwindigkeiten, wenig Spielraum für Radler zum Ausweichen. Hier braucht es also ein paar fette Ausrufezeichen und, noch besser, eine Alternativroute. 8 Die Strasse durch Mamaia ist stark befahren, hat ein Ausrufezeichen verdient 8 Die Strecke auf der Fernstrasse zwischen Mihai Viteazu und Baia ist stark befahren und hat ein Ausrufezeichen verdient. 8 Die „Abkuerzung“ zwischen Baia und Ceamurlia de Jos ist ein Feldweg, bei nassem Wetter nur schlecht zu befahren. Als Alternative kann der Weg über die Hauptstrasse bis zur „offiziellen“ Abzweigung rechts nach Ceamurlia de Jos angegeben werden. 8 Zwischen Salcioara und Enisala hat das US-Militär im Sommer 2007 einen Übungsplatz direkt an der Strasse angelegt, zum Training der rumänischen Verbündeten. Während den Übungen bleibt die Strasse tagsüber gesperrt (von etwa 8.00 bis 12.30 und 13.30 bis 18.00). Extrem ärgerlich, da nichts angeschrieben bei der Abzweigung in Caugaggia und danach die einzige Umfahrungsmöglichkeit zurück über die Hauptstrasse und Codru sehr weit wäre. Da diese Strasse ein Teil des europäischen Fernradwegnetzes ist, ist diese Sperrung eine extreme Anmassung; eine Intervention einer Interessenvertretung beim rumänischen Tourismus- und Verteidigungsministerium wäre hier vielleicht angebracht. 8 In Enisala gibt es eine Pension und eine Ruine, auf dem Hügel wo jetzt auf der Karte das Wort „Enisala“ steht. 8 Nach Agighol, auf dem direkten Weg nach Tulcea, geht es zuerst langezogen bergauf, danach auf und ab, dann hinunter zur Ortseinfahrt Tulcea. Bei der Ortseinfahrt wiederum eine starke Steigung und Abfahrt. Die Rückreise von Tulcea mit dem Zug nach Brüssel organisierten wir folgendermassen: Tag Zeit Strecke FahrradmitnahmeTag 1 5.00 Tulcea-Bukarest Fahrrad im vordersten Wagen, problemlos, ein paar Euro der Schaffnerin bezahltca 17.00 Nachtzug nach Budapest Fahrradmitnahme erst nach langer Diskussion mit Schaffner möglich, ca 10 Euro pro Fahrrad dem Schaffner bezahlt, kein Ticket o.ä… Mitten in der Nacht von ungarischen Schaffnern geweckt, die nochmals 20 Euro pro Fahrrad wollten, weil die 10 Euro nur für die Strecke in Rumänien war. Nach langer Diskussion bezahlt.Tag 2-4 Aufenthalt in Budapest Tag 5: ca 6.00 Budapest-Berlin Fahrradmitnahme im vornherein reserviert, problemlosca 20.00 Nachtzug Berlin-Brüssel Fahrradmitnahme im vornherein reserviert, problemlosVon Bukarest nach Budapest haben wir den auf ihrer Karte erwähnte Zug 346/347 genommen, welches jedoch über kein Fahrradabteil verfügte. Der Schaffner hat insistiert, dass es das nie gäbe. Der Fahrradtransport ist vor allem bis Budapest sehr mühsam und im Ganzen immer wieder mit langen Diskussionen und zünftigen Kosten verbunden. Eine einheitliche Fahrradkarte und vor allem Platz für den Transport in den Wagen wäre sehr wünschenswert. Hier grosses Verbesserungspotenzial, falls diese Länder ernsthaft am Fahrradtourismus interessiert sind. Philipp Rohrer, Regula Heggli, Brüssel, November 2007 ph.rohrer@gmail.com  |