



Nichts ist so schön wie Fahrradfahren

Auf dem Fahrrad in gut zweiwöchiger Reisezeit durch Deutschland zu radeln und sich dabei mit spärlichem Gepäck, Zelt und Schlafsack auf das Wesentliche beschränken. Aufgebrochen vor der eigenen Haustüre liegt das eigentliche Reiseziel schlicht und ergreifend unterwegs.

[von Alexander Franz] Urlaubszeit bedeutet für viele auch zugleich Reisezeit.

Auf der Autobahn, der Schiene oder im Flugzeug zu seinem angestammten Feriendomizil zu gelangen ist das Eine und wohl auch die geläufigste Art und Weise, sich heutzutage zu anderen Regionen im deutschen Inland, den angrenzenden Ländern hin fortzubewegen.

Die üblichen saisonbedingten Ärgernisse beim Reisen mit dem Auto mal außen vor gelassen, bedeutet Automobilität trotzdem für viele die individuelle Freiheit schlechthin. Einsteigen und gleich losfahren zu können, egal wohin, egal wie weit.

Große Entfernungen ohne körperliche Anstrengung überbrücken zu können, und das zusammen mit Frau und Kindern ist einfach das schlagende Argument, warum das Warten im Stau, nervenaufreibende Konfrontationen mit rücksichtslosen Rasern auf der Autobahn, oder eben auch das spärliche Angebot an Parkplätzen im Urlaubsort selbst dennoch in reisezyklischer Regelmäßigkeit zähneknirschend in Kauf genommen wird.

Von der niederbayerischen Gäubodenstadt Straubing mit dem Fahrrad binnen zweieinhalb Wochen zum Ostsee-Badekurort Binz an die Ostküste der Insel Rügen.

Eine gewisse affine Beziehung zum Verkehrsmittel Fahrrad gehört da im Wesentlichen schon dazu, wenn einem dagegen eine weitläufigere Reise per Rad in den Sinn kommt, sie plant und bewerkstelligen möchte. Seit ich zusammen mit meiner Frau in Straubing wohne, können wir beide hier Dank der örtlichen Umstände auf ein eigenes Auto glücklicherweise in Gänze verzichten und sind seit nun mehreren Jahren innerorts fast nur noch ausschließlich mit den Rädern unterwegs. Zur Arbeitsstelle, zum Einkaufen, in die Straubinger Innenstadt, oder im Sommer auch nach Parkstetten zum Badeweiher.

Mehrtägige Ausflüge mit dem Fahrrad, wie z.B. in den Bayerischen Wald, am Donauradwanderweg stromauf- und stromabwärts, am Isarradweg oder am grünen Inn entlang hatten wir von Straubing ausgehend bereits unternommen.

Die Tour bis zur deutschen Ostseeküste war im Vergleich dazu die Längste, die aufgrund der etwas mehr als 1600 Streckenkilometern von vielen Unwägbarkeiten gekennzeichnet war, letztendlich aber auch zu einem schönen und vielschichtigen Reiseabenteuer wurde.

Von Straubing zur Fahrrad-Metropole Kopenhagen.

Der ursprüngliche Plan dieser Fahrradreise sah vor, von der sich zur ostbayerischen Radfahrmetropole entwickelnden Stadt Straubing alleine nach Berlin aufzubrechen. Von der Bundeshauptstadt dann zusammen mit meiner Frau die weiteren rund 680 km lange ausgeschilderte Fahrrad-Fernroute zur fahrradfreundlichsten Stadt der Welt, nach Kopenhagen zu radeln. Dieses Vorhaben zerschlug sich aber am Ostsee-Überseehafen Warnemünde aufgrund der derzeit strengen Einreisebedingungen wegen der Corona-Pandemie nach Dänemark. Doch dazu später mehr.

(Siehe dazu näher beschriebene Tagesetappe Nr. 13)

Die Vorbereitungen.

Da das Fahrrad, seit wir in Straubing wohnen, neben den eigenen Füßen zu unserem Hauptverkehrsmittel zählt, sind wir beide schon deswegen mit einer gewissen Grundkondition und Dickhäutigkeit beim Radfahren ohne elektromechanische Unterstützung und bei widrigen Umständen präpariert. Neben meinem gewöhnlichen Alltags- und Tourenfahrrad bin ich noch zusätzlich mehrmals die Woche zur Steigerung meiner Kondition mit dem Rennrad im Gäuboden um Straubing herum unterwegs. Auch deswegen, um meinen Hintern auf die tägliche sechs- bis siebenstündige Verweildauer auf dem Fahrradsattel behutsam heranzuführen. Das Mobiltelefon nehme ich nur für den Notfall auf die Reise mit, und lasse es unterwegs im Flugzeugmodus mehr oder weniger ausgeschaltet.

Zur „analogen“ Orientierung unterwegs habe ich mir mehrere Großraum-Radtourenkarten von KOMPASS besorgt, auf dem die beabsichtigten Routen durch Bayern-Nord, Thüringen, Sachsen-Anhalt, Berlin-Brandenburg, die Uckermark, Mecklenburg-Vorpommern, der deutschen Ostseeküste von Wismar bis Usedom und Dänemark detailliert abgebildet sind.

17 Tage lang mit dem Fahrrad unterwegs zu sein bedeutet auch, währenddessen so wenig wie möglich, so viel wie nötig auf die Reise mitzunehmen.

Das heißt im Einzelnen: Zwei seitliche Taschen am Hinterrad-Gepäckträger, vollgepackt mit schnelltrocknender Funktions- Alltags- und Unterwäsche, wärmender, windabweisender sowie Regenkleidung und die nötigen Hygieneutensilien.

Fahrradwerkzeug, zwei Ersatzschläuche, ein paar Hand- und zwei Paar Ersatzschuhe. Oben auf den Gepäckträger war dann noch Platz fürs Zelt und den dicken Schlafsack. Vorne auf der Lenkerstange hatte ich dazu einen Fahrradkorb für jenen Krimskrams montiert, den ich unterwegs immer wieder mal spontan zur Hand haben musste.

Die Übernachtung am Campingplatz ist den sanitären Gegebenheiten heutzutage generell mit teilweise ungewohntem Komfort verbunden.

An einem Campingplatz an der Ostseeküste z.B. in der Nähe vom Ostseebad Heiligendamm waren die Sanitäreinrichtungen sogar komfortabler, als in so mancher hochpreisigen Hotelunterkunft. Mit zwischen 7 und 11 Euro pro Person im Zelt wirklich günstig. Generell kann man sagen, dass viele Campingplatzbetreiber ihre jeweiligen Areale einem gehobenen Standard angeglichen haben.

Bei nassen- und klammen Witterungsverhältnissen zog ich, zogen wir dann aber doch die Nacht im Hotel oder der Pension lieber dem Campingplatz vor.

Verhältnismäßig hohe Tageskilometerumfänge, dazu nasskaltes Wetter, da wollte ich, da wollten wir die Reise nicht unbedingt erkältungsbedingt zwischendurch abbrechen müssen. Die Anzahl der Übernachtungen im Zelt und der Pension oder dem Hostel hielten sich in den gut zwei Wochen während der Tour etwa die Waage.

Zwei abgerissene Bowdenzüge der Gangschaltung und ein Satz Bremsklötze, mehr nicht.

Für mich liegt der Reiz einer gut zweiwöchigen Fahrradreise insgeheim darin, sich aufgrund der vielen Unwägbarkeiten nicht wirklich darüber bewusst werden zu können, auf was man sich unterwegs einlässt. Dafür aber mit der Gewissheit losfahren zu können, ganz nah dran zu sein. Nah dran an den wechselnden geographischen Gegebenheiten, nah dran an den unablässigen Sinneseindrücken, den Gerüchen, der Witterung, den perspektivischen Standpunkten.

Nah dran an den Unterschiedlichkeiten der deutschen Bevölkerung in ihren jeweiligen Regionen, die breite Spanne umgangssprachlicher Ausdrucksweise, verschiedenen Menschen in ihren diversen Lebensumfeldern jeden Tag aufs Neue zu begegnen.

Ich war dabei auch neugierig darauf, gut dreißig Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhanges die neuen Bundesländer näher kennenzulernen und war wirklich beeindruckt davon. Positiv ist mit dabei aufgefallen, dass die „neuen“ Bundesländer (Dank des Kommunismus) in der Peripherie bei weiten nicht so stark besiedelt und ökonomisiert wurden, wie ich es bisher aus Bayern gewohnt bin.

Im Urbanen Umfeld dagegen, das heißt in größeren Metropolen des deutschen Ostens haben sich die Häuserfassaden in den Zentren die ersten drei Meter ab Bodenkante mit Geschäftsräumlichkeiten multinational agierender Handelsketten den Konsumgewohnheiten des Westens verwechselbar angeglichen. In ländlich strukturierten Gegenden erwartet einem dafür ein Kontrastprogramm mit weitläufigen Naturlandschaften, die man bei uns nur noch in den Nationalparks vorfindet. Auch in Gemeinden und Dörfern gewimmt man oft den Eindruck, dass dort das Leben vergleichsweise noch ruhiger, ja entschleunigter vonstattengeht.

Ja, man kann auch durchaus davon sprechen, dass Westdeutschland mittlerweile mit seinen östlichen Bundesländern zusammengewachsen ist und hat auch seine regionalen Unterschiedlichkeiten zum Teil bis heute noch bewahrt.

Bundesweite Infrastrukturprojekte tragen auch Sorge dafür, dass nicht nur Auto- Schienen- und Schwerlastverkehr, sondern auch ich als Radfahrer im Großen und Ganzen gut und relativ sicher durch Deutschland vorankommen kann.

Stets traf ich auf sehr hilfsbereite, freundliche Leute, die mir wegen meines Erscheinungsbildes interessiert begegneten , während meiner Aufenthalte, sobald ich mich nach dem rechten Weg raus aus größeren Städten erkundigte, oder nachdem ich wegen unzureichenden Beschilderungen auch auf der Radtourenkarte die Orientierung verloren habe.

Von Straubing aus leiteten die jeweiligen ausgeschilderten Fahrradrouten gen Norden viel am Wasser, also Flüssen, (Stau)Seen und schlussendlich an der deutschen Ostseeküste entlang.

Der konditionelle Anspruch variierte auf der gesamten Tour zwischen angenehm ebenen Streckenverläufen bis hin zu (zumindest für meine Verhältnisse) sehr kräftezehrenden Tagesetappen durch sehr dünn besiedelte, von Mittelgebirgen durchzogenen Landstrichen.

Der Untergrund am Weg wechselte von gut ausgebauten asphaltierten Fahrradstraßen, schönen landschaftlich reizvollen Naturwegen, schottrigen Holpertrassen, verkehrsberuhigten-, vielbefahrenen Straßen, und die „gewöhnungsbedürftigen“ Buckel-Kopfsteinpflaster-Pisten aus ehem. DDR-Zeiten innerorts vieler Ortschaften der neuen Bundesländer.

Die Verlässlichkeit der Ausschilderung auf den jeweiligen Radfahrtrouten gestaltet sich auf die gesamte Strecke verteilt ebenfalls regional sehr unterschiedlich. Bei einigen Tagesetappen benötigte ich wegen der gut und unmissverständlich ausgeschilderten Wegeleitung überhaupt keine Zuhilfenahme der Radtourenkarte. Anderswo kam ich immer wieder von der ursprünglich geplanten Route ab, und nahm alternativweise Trampelpfade, Feldwege oder auch stark befahrene Transitstraßen mit teils viel Schwerlastverkehr in Kauf, um zum nächstgelegenen Ort zu gelangen, auf dem ich wieder Anschluss zur ursprünglichen Route bekam. Abschnittsweise radelte ich an Naturwegen entlang stundenlang und auf mich alleine gestellt durch sehr weitläufige Wald- und Auenlandschaften.

Verschleißerscheinungen an mir selbst machten sich in Form von Beschwerden am Hintern, im Knie, am oberen Rücken und beiden Handgelenken bemerkbar. Wegen der verhältnismäßig hohen Kilometerumfänge änderte sich auch etwas an meinem äußeren Erscheinungsbild. Mein Stadt- und Tourenfahrrad hat die gesamte Tour vergleichsweise relativ unbeschadet überstanden. Zwei abgerissene Bowdenzüge der Gangschaltung und einen Satz Bremsklötze. Das wars.

Die jeweiligen Tagesetappen in der Kurzversion:

Tag: 1	Straubing	→	Schwandorf	Oberpfalz
Tag: 2	Schwandorf	→	Marktredwitz	Oberfranken
Tag: 3	Marktredwitz	→	Harra/Blankenstein	Thüringen
Tag: 4	Harra/Blankenstein	→	Rudolstadt	Thüringen
Tag: 5	Rudolstadt	→	Weissenfels	Sachsen-Anhalt
Tag: 6	Weissenfels	→	Bernburg	Sachsen-Anhalt
Tag: 7	Bernburg	→	Lutherstadt Wittenberg	Sachsen- Anhalt
Tag: 8	Lutherstadt Wittenberg	→	Berlin/Prenzlauer Berg	Berlin
Tag: 9	Berlin/Prenzlauer Berg	→	Seilershof	Brandenburg

Tag: 10	Seilershof	→	Kratzeburg	Meckl. Vorp.
Tag: 11	Kratzeburg	→	Krakow am See	Meckl. Vorp.
Tag: 12	Krakow am See	→	Rostock	Meckl. Vorp.
Tag: 13	Rostock	→	Börgerende	Meckl. Vorp.
Tag: 14	Börgerende	→	Zingst	Vorpommern
Tag: 15	Ruhetag			
Tag: 16	Zingst	→	Altefähr	Insel Rügen
Tag: 17	Altefähr	→	Binz	Insel Rügen



[Zur detaillierten Landkarte mit Routenverlauf: Straubing → Binz](#)

1. Tagesetappe: Straubing → Schwandorf [115 km]

Niederbayern und die Oberpfalz

Wechselhaftes und kühles Wetter mit immer wieder mal Regen und Sonne

Von Straubing aus am Donauradweg über Hornstorf > Parkstetten > Kösnach > Oberzeitldorn > Wörth a.d. Donau > Barbing > Tegernheim nach Regensburg.

Von Regensburg am Naabtalradweg über Pielenhofen > Kallmünz > Burglengenfeld nach Schwandorf.

Der Abschnitt des Donau-Radwanderweges zwischen Straubing und Regensburg verläuft größtenteils unweit der Autobahn A3 über ebenes Gelände oftmals direkt am Wasser entlang. Am westlichen Stadtrand von Regensburg wechsele ich dem Stromlauf aufwärts gefolgt auf die

rechte Seite des Flusses, um dann am Mündungsbereich der Naab in die Donau bei Mariaort gleich am Naabtaalradweg weiterfahren zu können. Eine stellenweise schöne Routenführung an der Naab entlang durch Naturschutzgebiet und auf gut befahrbaren Naturwegen.

2. Tagesetappe: Schwandorf → Marktredwitz [114 km]

Oberpfalz und Oberfranken am Fichtelgebirge

Beständiges kühles Wetter mit teils heftigen Dauerregen

Am Naabtaalradweg über Nabburg > Wernberg-Köblitz bis nach Luhe.

Am Waldnaabtaalradweg und ASL-Radweg (Auf den Spuren der Leuchtenberger) bis Weiden.

Am Steinwaldradweg über Neustadt > Windisch-Eschenbach > Friedenfels bis Marktredwitz.

Der Naabtaalradweg ist neben seiner reizvollen naturnahen Routenführung auch gut ausgeschildert. Dies ändert sich aber, als ich auf den Waldnaabtaalradweg unterwegs bin. Die Beschilderung wird spärlicher und auch die Geographie hügeliger. Nach der Ortschaft Friedenfels folgt auf der Straße ein langer Anstieg, dafür aber dann auch eine schöne lange Abfahrt bis fast zu meinem heutigen Etappenziel Marktredwitz.

Bei strömenden Regen montierte ich zumindest am Vorderrad neue Bremsklötze, weil beide Bremsen wegen der Nässe und dem Transportgewicht am Fahrrad überhaupt keine Wirkung mehr hatten. Dazu muss man aber erwähnen, dass ich bereits vor Reiseantritt damit gerechnet hatte, dass diese „bald“ ausgewechselt werden müssen, und hatte einen Satz neuer Bremsklötze schon eingepackt.

Dass dies aber gerade beim größten Dreckswetter passieren musste. . .



Das Logo der Radfernwanderwege Deutschlandroute 11 (Rostock ↔ Freilassing) und des Saaleradweg ↑

3. Tagesetappe: Marktredwitz → Harra bei Blankenstein [106 km]

Oberfranken am Fichtelgebirge und Thüringen

Angenehmens Radfahrwetter. Zwar etwas kühl, doch aber überwiegend trocken

Am Euregio Radfernweg Bayern Böhmen sowie dem Grünes-Dach-Radweg (GDR) über Arzberg > Hohenberg > Selb > Schönwald > Rehau Döhlau bis nach Hof

Ab Hof auf der Deutschlandroute 11, dem Radfernweg von Rostock bis Freilassing

Sowie am selben Streckenabschnitt von Hof bis Bernburg am Saaleradweg

Die Geographie bleibt hügelig. Das bedeutet für mich mitsamt dem ganzen Gepäck beschwerliche Anstiege, dafür aber immer wieder lange Abfahrten. Der Untergrund ist zumeist fest und gut ausgebaut. Was einem unterwegs auffällt, ist die ansteigende Zahl von großen Windenergieanlagen. In der Region zwischen Hohenberg und Rehau bin ich unweit zur tschechoslowakischen Grenze, der karlsbader Region zur Stadt Cheb unterwegs.

Der Flusslauf der Saale entspringt im Fichtelgebirge zwischen Zell und Weißenstadt im Einzugsgebiet des Landkreises Hof und ist auf eine Länge von 413 Kilometern nach der Moldau der zweitgrößte Nebenfluss der Elbe. Sie wird ab der Stadt Hof für die folgenden dreieinhalb Tagesetappen bis Bernburg an der Saale zwar nicht mein ständiger, doch aber oftmaliger Wegbegleiter. Ab Hof steige ich in die Radwander-Fernroute D11 bis Rostock ein.



Große Windenergieanlagen. In den östlichen Bundesländern Deutschlands keine Seltenheit ↑

4. Tagesetappe: Blankenstein am Rennsteig → Rudolstadt [110 km]

Thüringen *Angenehmens Radfahrwetter. Zwar etwas kühl, doch aber überwiegend trocken*

Am Saaleradweg und der Deutschlandroute 11 entlang über Saalburg-Ebersdorf an der Saale > Ziegenrück > Saalfeld (Saale) nach Rudolstadt.

Die heutige Etappe wird wieder beschwerlich und führt durch den Naturpark Thüringer Schiefergebirge, das seinen bedeutungsvollen Namen alle Ehre macht. Landschaftlich wegen

seiner spärlichen Besiedelung sehr reizvoll ist diese Gegend mit dem Bayerischen Wald vergleichbar. Oftmals bin ich vollkommen alleine durch Wald- und Auengelände unterwegs, bis irgendwann wieder mal kleine Siedlungen mit Anzeichen menschlicher Zivilisation vor mir auftauchen. Besonders reizvoll leitet die Route an der Talsperre des Saale-Stausee bei Saalburg-Ebersdorf entlang, wo am ausgeschilderten Radweg zwischendurch mit einer kleinen Fähre zur gegenüberliegende Uferseite übergesetzt wird.



Auf, ab und auf sehr einsamen Wegen durch das Thüringer Schiefergebirge – Im Hintergrund die Saale ↑

5. Tagesetappe: Rudolstadt → Weissenfels an der Saale [131 km]

Thüringen und Sachsen-Anhalt

Angenehmens Radfahrwetter. Bewölkt, keine Sonne aber dafür auch trocken.

Am Saaleradweg und der Deutschlandroute 11 entlang über Cumbach > Uhlstädt > Kahla > Jena > Camburg > Großheringen > Lengfeld > Naumburg an der Saale > Saalfeld nach Weissenfels an der Saale.

Nach der gestrigen Schinderei geht's heute auf nicht mehr so hügeliger Strecke wieder entspannter und auch etwas flotter vorwärts. Die Naturparkregion Saale-Unstrut-Triasland am heutigen Tagesetappenabschnitt ist gekennzeichnet von Weinanbaugebieten, Streuobstwiesen, weitläufigen Wald und Wiesenflächen. Der Untergrund, auf dem ich hier unterwegs bin fest und gut befahrbar. Die Radroute verläuft unter anderem mitten durch die mit etwas mehr als 111'000 Einwohnern zählende Universitätsstadt Jena. Die Radwege in Richtung Stadtzentrum sind zwar gut ausgebaut, doch der motorisierte Verkehr direkt neben den Radwegen schreckt mich als Radfahrenden eher davon ab, von der Hauptroute abzukommen und eine Pause im Stadtkern einzulegen. Ich sehe mich also deshalb vor, die etwa

zehn Kilometer durch die Stadt flott hinter mich zu bringen, und im ruhigeren Umfeld außerhalb von Jena eine Essenspause einzulegen.

Ursprüngliches Tagesziel wäre heute Naumburg an der Saale gewesen. Heute bin ich im Gegensatz zur gestrigen Etappe flott unterwegs und beschließe noch etwa zwanzig Kilometer bis Weissenfels an der Saale dranzuhängen.

6. Tagesetappe: Weissenfels → Bernburg an der Saale [126 km]

Sachsen-Anhalt

Angenehmens Radfahrwetter. Bewölkt, angenehme Kühle, Sonne und trocken.

Am Saaleradweg und der Deutschlandroute 11 entlang über Bad Dürrenberg > Merseburg > Halle > Könnern > Alsleben > Bernburg an der Saale.

Die Strecke ist wieder relativ eben, und komme somit am heutigen Tagesabschnitt im Naturpark-Unteres-Saaletal im Großen und Ganzen wieder flott voran.

Geprägt ist diese Region hier überwiegend von Wiesen und Auenwälder, Felsformationen an den seitlichen Rändern und Ableitungen hinüber zu anderen Tälern.

Der Marktplatz im Zentrum der mit 238'000 Einwohnern zählenden Stadt Halle wird heute der Ort meiner Mittagsverpflegung. Ein schönes Stadtzentrum, verkehrsberuhigt. Ins Stadtzentrum lasse ich mich von der Beschilderung leiten und gelange auch zügig in den Stadtkern. Ein krasser Gegensatz jedenfalls dazu, als ich dann nach der Pause wieder zurück zum Saaleradweg gelangen möchte.

Das Ganze Herum des Stadtkerns ist dermaßen verschachtelt und unübersichtlich, dass ich eine gute Stunde benötige, um an die Saale wieder zu gelangen. Zumindest ein Paar Schilder, die vom Stadtkern an die Saale den Weg zurück leiten, hätten mir schon gereicht.

Eigentlich muss ich ja nur die Saale in die richtige Richtung, also flussabwärts befahren. Hier zwischen der Neu- und Südstadt ist der Fluss aber angestaut, das heißt keine erkennbare Fließrichtung und auch eine nur sehr spärliche Beschilderung zu benachbarten Ortschaften, an denen ich mich auf der Radtourenkarte orientieren könnte.

7. Tagesetappe: Bernburg Saale → Lutherstadt Wittenberg [121 km]

Sachsen-Anhalt

Warmes, fast schon zu warmes Radfahrwetter

Der Deutschlandroute 11

Der Luther-Radwanderweg

Der Europa-Radwanderroute R1

Der Euro-Velo-Route 2

über Köthen > Aken > Dessau > Oranienbaum-Wörlitz > Gräfenhainichen nach Lutherstadt-Wittenberg

Heute verlasse ich die Saale und bewege mich mehr in östliche als nördliche Richtung der Elbe entgegen, die ich kurz vor meinem heutigen Etappenziel bei Wittenberg überquere. Streckenweise bin ich ab Bernburg auf der Nordroute des Luther-Pilgerweges unterwegs. Die Ausschilderungen der Radroute wird wieder spärlicher, so dass ich mich heute oftmals an der Karte orientieren muss. Die Routenführung durch die Stadt Dessau ist ebenfalls von zweideutigen Zickzackkursen gekennzeichnet. Das heißt, immer wieder zum letzten bekannten

Wegweiser zurück und neu orientieren. Der Weg selbst variiert heute von teils sehr gut ausgebauten Radstraßen bis zu sehr schlechten und holprigen Untergrund.

Dafür gibt's wieder viel grün während der Fahrt durch den Naturpark Dübener-Heide.

Am renaturierten Braunkohle-Tagebaugebiet Golpa-Nord (heute der Gremminer-See und Gröbener-See bei der Stadt Gräfenhainichen) verschaffe ich mir mitsamt meiner Fahrradklamotten im Wasser meine dringende Abkühlung.

Am Ufer des Gremminer Sees von Weitem schon sichtbar das Industriedenkmal Ferropolis, ein riesiger Schaufelradbagger. Weiter geht's an eher unspektakulären Wegen, entlang auf Radwegen neben vielbefahrenen Bundesfernstraßen.

Wittenberg ist nun auch mein letzter alleinige Radtourentag, denn am Ende der achten Tagesetappe treffe ich in Berlin wieder mit meiner Frau zusammen. Die ist eine Woche nach mir mit ihrem vollgepackten Fahrrad von Straubing aus mit der Bahn (ICE) mit einmal Umsteige in Nürnberg nach Berlin aufgebrochen. Zum günstigen Beförderungspreis von nur 38 Euro, weil das Ticket bereits drei Wochen im Voraus vorgebucht wurde.

8. Tagesetappe: Wittenberg → Berlin / Prenzlauer Berg [136 km]

Sachsen-Anhalt – Brandenburg - Berlin

Angenehmens Radfahrwetter. Sommerwetter mit heftigen Gewitterschauern am Abend.

An der Deutschlandroute 11 & 3

Der Europa-Radwanderroute R1

Der Euro-Velo-Route 2 & 7 entlang über Grabo > Berkau > Rabenstein > Grubo > Bergholz >

Bad Belzig > Brück > Beelitz > Werder (Havel) > Potsdam > Berlin/Prenzlauer-Berg.

Die längste Tagesetappe insgesamt, weil ich die verbleibende Strecke bis zum Zusammentreffen mit meiner Frau nicht auf zwei kurze Abschnitte aufteilen wollte. Es geht gut und zügig auf festen Untergrund voran. Von Wittenberg bis Potsdam lege ich an die 100 Kilometer zurück.

Am südwestlichen Rand von Potsdam leitet die Route wieder längere Zeit am Wasser entlang. Zuerst am Westufer des Schwielowsee, dem Templiner-See und am südwestlichen Rand von Berlin überquerte ich erstmals auf dieser Tour die Havel. Der Havel-Oder-Kanal wird dann auf den folgenden Etappen unser beider Wegbegleiter durch die Bundesgebiete Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

Vom Brandenburger-Tor am Luisenplatz in Potsdam bis zum Brandenburger-Tor am Pariser-Platz im Regierungsviertel in Berlin-Mitte sind es nochmals an die 30 Kilometer Wegstrecke. Von Potsdam her fahre ich zuerst am südwestl. Stadtrand von Berlin parallel zur Schnellstraße 1 auf stellenweise gut ausgebauten Fahrrad-Schnellstraßen entlang durch die Stadtteile Zehlendorf, Steglitz, Tempelhof bis Schöneberg und wende mich dann immer mehr dem Tiergarten / Potsdamer-Platz in Berlin Mitte zu. Durch das Brandenburger-Tor und über die Flaniermeile „Unter den Linden“ dem Alexanderplatz im Osten der Bundeshauptstadt entgegen. Die schiere Größe unserer Bundeshauptstadt wird einem auch nur dann richtig bewusst, wenn man den Weg vom Stadtrand ins Zentrum mit dem Fahrrad zurücklegt.

Wegen des ständigen Abbremsen und Beschleunigen, dem ständigen Herunter- und Heraufschalten zu den jeweiligen Ritzeln der Gangschaltung riss mir zum ersten Mal der Bowdenzug der vorderen Kettengangschaltung ab.

Glücklicherweise war in der Nähe unserer Unterkunft ein Fahrradgeschäft, dessen Besitzer am Samstagabend dort noch was zu erledigen hatte. Mein Glück, dass er mir da noch geholfen hat. 😊



In Berlin treffe ich nach acht Tagen wieder mit meiner Frau zusammen ↑

9. Tagesetappe: Berlin-Mitte → Seilershof / Uckermark [111 km]

Berlin - Brandenburg

Angenehmens Radfahrwetter mit Sonne und Wolken.

An der Deutschlandroute 11

Dem Radfernwanderweg Berlin ↔ Kopenhagen

über Berlin-Mitte > Wedding > Flughafen Tegel > Hückesdorf > Henningsdorf > Nieder- und Hohen-Neudorf > Oranienburg > Liebenwalde > Zehdenick > Zabelsdorf > Seilersdorf am kleinen Wentowsee

Von Berlin-Mitte, Pariser Platz hinüber am Bundeskanzleramt vorbei zum Hauptstadtbahnhof, und von dort aus am Havelkanal in nördliche Richtung aus Berlin heraus. Die Route ist anfangs etwas spärlich ausgeschildert, dies wird aber zunehmend besser. Wir sind hier unter vielen Radfahrern unterwegs, die die Radwegeführung ebenso wie wir beide nutzen, um aus der Stadt in nördliche Richtung zügig raus zu kommen. Schöne Routenführung am Wasser entlang, ebene Strecke. Für meine Frau genau richtig, um sich für die anstehende Tour erwartungsfroh einzustimmen und einzugewöhnen. Nach Oranienburg geht's durch den Naturpark Barnim. Dünn besiedelt, viel Natur, ebene Strecke und oftmals unmittelbar am Oder-Havel-Kanal entlang. Einfach schön.

10. Tagesetappe: Seilershof → Kratzeburg / Müritz [102 km]

Brandenburg – Meklenburg-Vorpommern – Nationalpark Müritz

Angenehmens Radfahrwetter, sonnig & warm.

An der Deutschlandroute 11

Dem Radfernwanderweg Berlin ↔ Kopenhagen

über Dannenwalde > Himmelpfort > Fürstenberg > Strasen > Warberg > Drosedow > Wesenberg > Dalmsdorf nach Kratzeburg am Käbeliksee

Die heutige Tagesetappe wird wieder hügeliger. An der Uckermärkischen Seenplatte durch relativ dünn besiedeltes Gebiet. Auch die jeweiligen Unferpromenaden sind nicht so üppig von Tagestouristen überlaufen. Wahrscheinlich liegt das auch an der schieren Vielzahl an Seegewässern in diesem Landstrich. Nach der Ortschaft Fürstenberg verlassen wir die Havel. Im Zentrum der Stadt Neustrelitz beschließen wir eine Verpflegungspause einzulegen, und haben danach erwartungsgemäß wieder Probleme, an die Haupt-Radwanderoute zurück zu kommen. Überhaupt keine oder zumindest nur sehr spärlich ausgeschilderte Radwegeleitungen bescheren uns beiden wieder einen Zickzack-Kurs durch die Stadt. Irgendwann taucht wieder eher ein Schild des Berlin ↔ Kopenhagen Radweges auf, das uns beide zur nächstgelegenen Anschlussmöglichkeit des Radfernweges leitet.

Die letzten 10 Kilometer der heutigen Etappe führen neben einer Straße entlang durch ein sehr weitläufiges Waldgebiet des Müritz-Nationalparks nach Kratzeburg am Käbeliksee.

Die letzten zehn Tageskilometer muss ich bei der Gangschaltung ausschließlich mit den vorderen drei Ritzeln vorlieb nehmen, weil der Bowdenzug für die Schaltung hinten gerissen ist.



11. Tagesetappe: Kratzeburg → Krakow am See [90 km]

Meklenburg-Vorpommern

Angenehmens Radfahrwetter, sonnig & warm.

An der Deutschlandroute 11

Dem Radfernwanderweg Berlin ↔ Kopenhagen

über Frierichs-Felde > Groß Dratow > Kargow > Waren (Müritz) > Drewitz > Linstow nach Krakow am See

Hügelige Strecke mit viel Abschnitten durch bewaldetes Gebiet im Nationalpark Müritz. In der Kurstadt Waren Müritz suche ich wegen des abgerissenen Bowdezuges den zweiten Fahrrad-Dealer auf. Dieses Mal kann ich den Einbau aber selber erledigen. Streckenweise zwischen Drewitz und Linstow zehn Kilometer lang auf schottrigen Naturwegen durch den Wald. Streckenführung ist Gottseidank diesmal gut ausgeschildert. Außer uns beiden ist hier in diesem Abschnitt offenbar überhaupt keiner unterwegs, bis am Gehöft Linstow zumindest Anzeichen menschlicher Zivilisation wieder auftauchen.

12. Tagesetappe: Krakow am See → Rostock [94 km]

Meklenburg-Vorpommern

Angenehmens Radfahrwetter, sonnig & warm. Der Wind nimmt stetig zu.

An der Deutschlandroute 11

Dem Radfernwanderweg Berlin ↔ Kopenhagen

über Alt-Sammit > Groß Breesen > Bellin > Güstrow > Bützow > Schwaan > Groß Stove nach Rostock

Das Streckenprofil wird wieder flacher. Wir sind viel auf festen Untergrund unterwegs. Auf Fahrradstraßen, Nebenstraßen, und gut ausgebauten Naturwegen. In diesem Abschnitt sind begegnen einem immer mehr Häuser mit Reet-Bedachungen. Auch der Sprachgebrauch hier ändert sich, je näher wie der Ostseeküste kommen, dem Nordischen an. Bei den sommerlichen Temperaturen ist die ständige Priesse Wind angenehm.



13. Tagesetappe: Rostock→ Börgerende [60 km]

Meklenburg-Vorpommern

Angenehmes Radfahrwetter, sonnig & warm. Der Wind nimmt stetig zu.

An der Deutschlandroute 11

Dem Ostsee-Küstenradweg

über Warnemünde > Diedrichshagen > Ostseebad Nienhagen nach Börgerende

Von Rostock zum Überseehafen in Warnemünde an der Ostseite des Waranow-Kanals leitet ein gut ausgeschilderter Radweg.

Am Fährhafen-Terminal der Scandilines-Fährschiffgesellschaft erklärt uns beiden die Dame am Ticketschalter, dass aufgrund der Corona-Pandemie zwar die Außengrenze zu Dänemark seit dem 15. Juni wieder durchgängig sei. Die Einreise aus Deutschland jedoch strengen Reglementarien unterworfen ist. Mindestens sechs Buchungsbestätigungen von Übernachtungseinrichtungen in Dänemark. Dazu kommt, dass Kopenhagen als Corona-Hotspot auch weiterhin unter Quarantäne steht und Touristen deswegen die Übernachtung in Kopenhagen verweigert wird. Die Radfahrmetropole wäre aber das Ziel der Reise gewesen. Außerdem wären bereits sechs feste Buchungen für Übernachtungsunterkünfte im hochpreisigen Dänemark schwierig gewesen, wenn man mit dem Rad unterwegs ist, und die Übernachtungen für gewöhnlich dort auswählt, wie weit man eben am Tag so kommt. Dann womöglich auch noch Schwierigkeiten mit der dänischen Polizei zu bekommen, hat uns beide schließlich zu PlanB. umdisponieren lassen. Und zwar in Deutschland zu bleiben, und die Ostseeküste zwischen Ostseebad-Heiligendamm und der Insel Rügen zu erkunden. Da war ich eh noch nie 😊 Unsere Erste Ostsee-Tagesetappe verläuft westwärts an der Küste entlang bis an die Nähe des Ostseebades Heiligendamm.



Die Fähre nach Dänemark bei der Einfahrt zum Überseehafen in Warnemünde ↑

14. Tagesetappe: Börgerende → Ostseeheilbad Zingst [85 km]

Mecklenburg-Vorpommern - Rügen

Heftiger Dauerregen

Dem Ostsee-Küstenradweg

über Nienhagen > Diedrichshagen > Warnemünde > Fährübergang zur Hohen Dühne > Ostseeheilbad Graal Mütitz > Ostseebad Arenshoop > Ostseebad Prerow zum Ostseeheilbad Zingst.

Die deutschen Ostsee-Küsten-Kurorte wie z.B. Warnemünde sind spürbar mehr, der konsumfreudigen Urlauber- und Tagestouristenkundschaft aufgeschlossen, als wir es auf unserer bisherigen Tour erlebt hatten. Viel Nippes, viel Tagestouristen > Andenken und Souvenirstände. Doch die weitläufigen Naturlandschaften der Brackwasser- und Auenlandschaften der Region am Darß auf der Seebrücke zum Ostseebad Zingst entschädigen dafür wieder.

Radfahrer sind am Küstenradweg (Insgesamt 990 km lang) viele unterwegs. Anmutende Routenführungen durch sehr weitläufige Natur, auf der man lange Seelenruhe alleine unterwegs ist, gibt es hier keine mehr.



An der Strandpromenade am Ostseebad Zingst ↑

15. Tag: Ruhetag in Zingst

Mecklenburg-Vorpommern - Rügen

Heftiger Dauerregen



Eins von zwei Segelschulschiffen der Deutschen Marine, die Gorch Fock I in Stralsund ↑

16. Tagesetappe: Ostseeheilbad Zingst → Altefähr [69 km]

Vorpommern – Insel-Rügen

Beständig trockenes, angenehmes und teilweise auch sonniges Wetter

Dem Ostsee-Küstenradweg

über Pruchten > Barth > Küstrow > Nisdorf > Kinnbackenhagen > Klausdorf > Prohn > Stralsund
von Stralsund über die Bahn- Radfahrer- und Pkw-Brücke am Rügendamm auf die Insel nach Altefähr

Die landschaftlich sehr schöne Streckenführung leitet auf sehr ebenen Gelände durch den weitläufigen Natur- und Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft an den Küstengebieten und auch etwas weiter in das Landesinnere.



Auf der Zug-, Fußgänger-, Radfahrer- und Autobrücke von Stralsund auf die Insel Rügen ↑

17. Tagesetappe: Altefähr→ Ostseeband Binz / Prora [53 km]

Vorpommern – Insel-Rügen

Beständig trockenes, angenehmes kühles und teilweise auch sonniges Wetter

Dem Ostsee-Küstenradweg

über Grabitz > Ramin > Groß Kubitz > Gingst > Bergen > Prora > Binz

Vom Küstenort Altefähr auf der Westseite Rügens über die Nordseite, dann mehr ins Landesinnere nach Bergen und weitere zehn Kilometer nach Binz an die Ostküste Rügens.

Der Küstenradweg führt heute über Schotterstraßen, Feldwegen und gut ausgebauten Radstraßen. Stellenweise ist der Untergrund im Bereich durch den Pansewitzer Wald richtig schlecht und vor allem mit Gepäck am Rad sehr holprig.

Die Stadt Bergen auf Rügen, in deren Stadtzentrum wir unsere Mittagspause verbringen möchten, hätte ich mir ehrlich gesagt etwas lieblicher vorgestellt.

Stattdessen viel Autoverkehr und ein Marktplatz, ebenfalls vollgestopft mit Autos.

Die Radwegeleitung von Bergen nach Binz wird dann richtig abenteuerlich.

Ein spärlich ausgeschilderter Radweg, der irgendwann in einer sehr stark befahrenen Transitstraße mit viel Schwerlastverkehr mündet. Auf dem Radwegeschild steht dann auch noch der Hinweis „Achtung viel Verkehr!“ Hammer. Da gäbe es sicherlich auch weitaus ungefährlichere Routenführungen nach Binz und Prora für Radfahrer, aber wenn man sich eben als kommunaler Beauftragter für die Radverkehrswege den Aufwand sparen möchte, dann reicht auch ein Hinweis auf dem Radwegeschild: „Achtung viel Verkehr!“

Schönes, sommerliches Wetter am Meerstrand des Kurortes am Ostseeheilbad Binz war dann auch ein würdevoller Abschluss einer schönen, erlebnisreichen und auch abenteuerlichen Fahrradreise von Straubing ausgehend durch die Bundesländer des deutschen Ostens.



Schönes Strandwetter zum Abschluss. Am Ostsee-Badestrand von Binz ↑

Die Fahrt zurück nach Hause mit dem Zug:

Das sogenannte Quer-durchs-Land-Ticket der Deutschen Bahn kostet für zwei Personen 48 Euro zuzüglich 12 Euro für zwei Räder.

Mit der Deutschen Bahn (DB-Regio) quer durch ganz Deutschland ab lösen des Fahrscheins bis um 3 Uhr Morgens des Folgetages für 42 Euro pro Fahrgast zuzügl. 6,50 Euro pro jeden weiteren Mitreisenden. Pro Fahrrad 6 Euro



Ungewohnt großzügiges Fahrrad-Abstellabteil im RE-Zug von Stralsund nach Elsterwerda ↑

Die Heimreise-Verbindung geht über folgende Umsteigebahnhöfe:

Von Bahnhof am Ostseebad Binz nach Stralsund > Elsterwerda > Chemnitz > Hof > Schwandorf > Regensburg nach Straubing.

Abfahrt in Binz um kurz nach zehn Uhr Vormittag.

Die Ankunft in Straubing um kurz vor Mitternacht.

Die alternative Möglichkeit der Zugfahrt mit dem ICE mit statt sechs nur einer Umsteige in Hamburg wäre mit insgesamt 220 Euro unverhältnismäßig hochpreisiger gewesen, da zum einen mit insgesamt fünf Radstellplätzen pro Zug die Kapazitäten im Intercity-Express sehr begrenzt gewesen wären, die bereits 24 Stunden vor Fahrtantritt reserviert werden müssen. Und selbst der ICE hätte mit an die zehn Stunden Reisezeit nach Straubing für uns beide die bedeutend höheren Beförderungskosten im Vergleich zu den Regionalbahnen des ÖPNV nicht gerechtfertigt.