

Zum Stadtradeln nach Kopenhagen

Mit dem Fahrrad, Reiseküche, Zelt und Schlafsack am deutsch- dänischen Ostseeküstenradweg unterwegs. Eine Reiseerzählung.

Von Alexander Franz

Den Ausgangspunkt der im Folgenden beschriebenen und rund 500 km langen Fahrradreise bildet die Hafenstadt Kiel in Schleswig-Holstein.

Nicht gerade der kürzeste Weg für jemanden, der sein Zuhause rund 840 Straßenkilometer entfernt, im niederbayerischen Straubing liegen hat.

Der Tourenabschnitt, um über den Landweg nach Dänemark zu gelangen, war für uns aber deshalb so interessant, weil die nördliche Landeshauptstadt Zielort unserer letztjährigen Fahrradreise gewesen ist und Dänemark schon seit Längerem weit oben auf der Agenda unserer favorisierten Rad-Reiseziele rangierte.

Im Pandemiesommer 2020 war der erste Versuch, mit den Rädern nach Dänemark und Kopenhagen zu gelangen, leider an den Coronavirus-Beschränkungen gescheitert. Damals radelte ich von Straubing ausgehend alleine und innerhalb von acht strammen Tagesetappen nach Berlin, um von dort aus zusammen mit meiner Frau am rund 650 km langen Berlin-Kopenhagen-Radfernweg unterwegs zu sein.

Die Pandemiebeschränkungen in Dänemark bewegten uns damals schließlich dazu, anstatt via Fährüberfahrt von Warnemünde nach Gedser (DK) in Deutschland zu bleiben und lieber den Ostseeküsten-Radfernweg zwischen Heiligendamm und Binz auf der Insel Rügen zu erkunden.

Im Frühsommer 2022 sind wir dann letztmalig von Hamburg aus mit den aufgesattelten Rädern losgezogen. Die Route verlief zuerst nach Lübeck und folglich am Ostseeküstenradweg in Richtung Kiel entlang.

Mit einem Abstecher zur 72 Kilometer langen Umrundung der Insel Fehmarn. Übrigens eine superschöne Radwegeführung am kreisrunden Küstenstreifen entlang und abseits vom vielbefahrenen Straßenverkehr. Am nördlichen Küstenabschnitt der Insel reicht der Blick weit bis hinüber zur gegenüberliegenden dänischen Küste nach Rødbyhavn. Dänemark scheint von dort aus zum Greifen nahe.

Das Reiseziel für den Sommerurlaub 2023 stand somit fest.



Mit Ausnahme der Etappe zwischen Stralsund und der polnischen Grenze kennen wir nun also den Großteil der mit insgesamt rund 1000 Kilometer langen deutschen Ostseeküste. Die Tourenvariante von Kiel nach Kopenhagen bildet somit einen weiteren Lückenschluss.

Das Fazit der bisherigen Eindrücke entlang am deutschen Ostsee-Radfernweg: Viele schöne naturnahe Strände, ein gemäßigtes Klima, die vergleichsweise lieblich anmutende Ostsee und eine relativ flache Geografie machen dort das Reisen mit dem aufgesattelten Fahrrad zu einem spannenden Erlebnis. Camping-Zeltplätze gibt es am Küstenstreifen entlang wie Sand am Meer.

Das spontane Unterkommen dort ist aber nicht immer einfach.

Die Fahrradrouten selbst sind wechselhaft mal gut und mal schlecht ausgeschildert. Vorteilhaft ist da gutes (Fahrrad)Kartenmaterial mit detailliert abgebildeten Radwegerouten. Immer wieder geht's dann auch ein gutes Stück lang abseits der Küste entlang

Die Anreise zum Startpunkt nach Kiel mit der Deutschen Bahn:

- Mit der Agilis-Regionalbahn vom Straubinger Bahnhof nach Ingolstadt
- Eine Stunde Aufenthalt in Ingolstadt
- Ab Ingolstadt mit dem Intercity-Express bis nach Kiel.

Unterwegs waren wir für die Anreise insgesamt rund 10 Stunden.

↓ Das Fahrradabteil im Intercity-Express

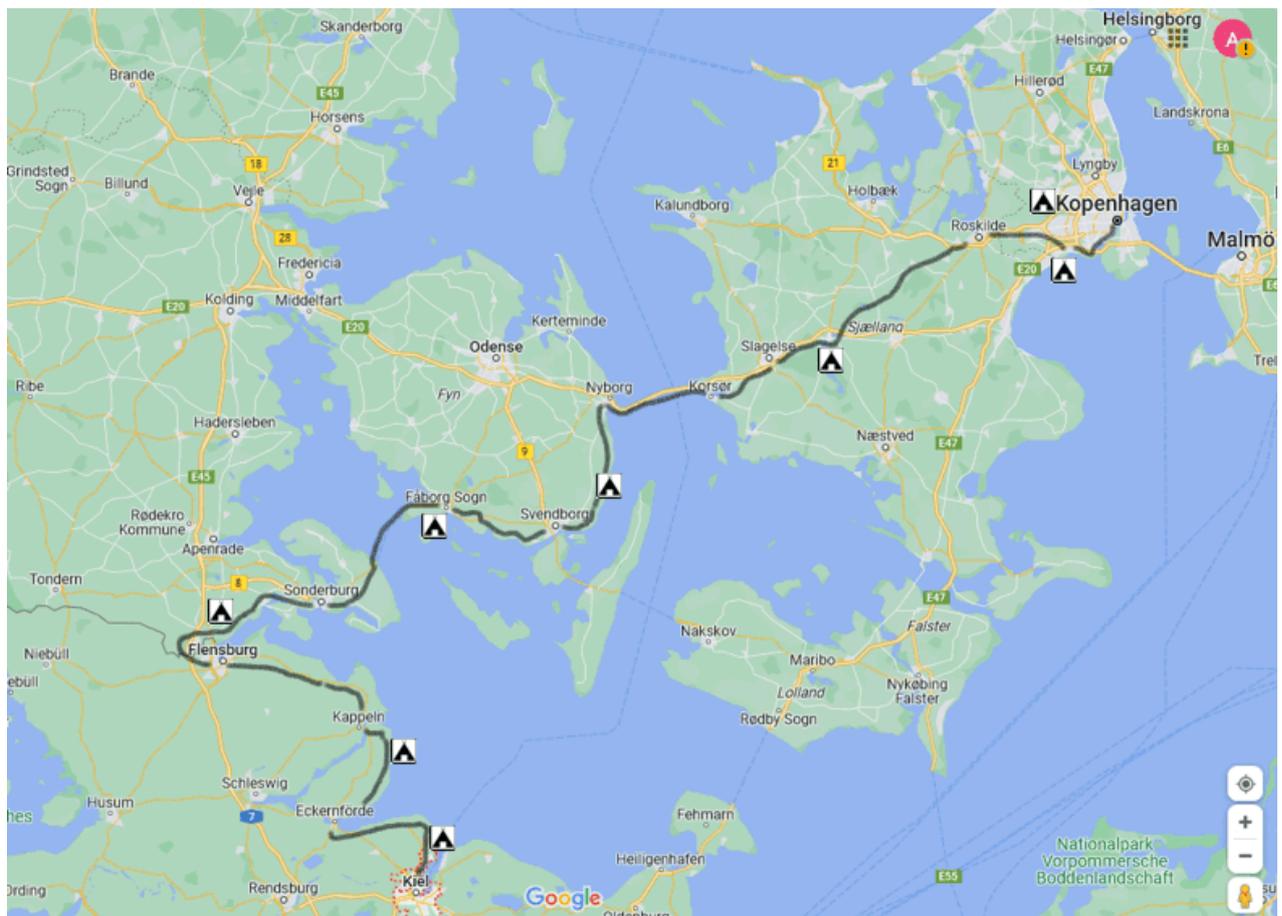


Wer mit dem Fahrrad in deutschen Schnellzügen reisen möchte, dem ist wegen der sehr begrenzten Kapazitäten in ICs und ICEs dringend anzuraten, einen Stellplatz dafür zu reservieren.

Keine Stellplatzreservierung bedeutet auch keine Fahrradmitnahme in den Zügen, oder eben das Ausladen des Fahrrades am nächsten Haltepunkt!

Unsere Tagesetappen am deutsch- dänischen Ostseeküstenradweg

<i>Etappe 1:</i>	<i>Kiel</i>	→	<i>Friedrichsdorf / Falkenberg</i>	<i>15 km</i>
<i>Etappe 2:</i>	<i>Falkenberg</i>	→	<i>Ostseebad Damp</i>	<i>66 km</i>
<i>Etappe 3:</i>	<i>Ostseebad Damp</i>	→	<i>Kruså (DK)</i>	<i>74 km</i>
<i>Etappe 4:</i>	<i>Kruså</i>	→	<i>Bøjden</i>	<i>73 km</i>
<i>Etappe 5:</i>	<i>Bøjden</i>	→	<i>Skårupøre</i>	<i>60 km</i>
<i>Etappe 6:</i>	<i>Skårupøre</i>	→	<i>Frederiksberg / Sorø</i>	<i>88 km</i>
<i>Etappe 7:</i>	<i>Frederiksberg / Sorø</i>	→	<i>Hundige / København</i>	<i>100 km</i>
<i>Etappe 8:</i>	<i>Hundige/København</i>	→	<i>København/Bellahøj</i>	<i>26 km</i>
				503 km



Karte: Google Maps

↑Die streckenweisen Unterbrechungen über das Wasser werden in Dänemark entweder mit der Fähre oder dem Zug zurückgelegt.

Die Brücke über den großen See-Gürtel zwischen Nyborg und Korsør ist entweder mit dem Zug oder Kraftfahrzeugen möglich. Fahrräder sind auf dem Brücken- und dem Tunnelstück unter dem Wasser nicht erlaubt.

Geprägt war unsere gesamte Tour sowohl von einer hohen Hilfsbereitschaft, als auch einer ausgeprägten Gastfreundlichkeit in Dänemark. Es war uns beiden eine Freude, mehrere Tage auf diesem Abschnitt unterwegs zu sein.

Aus dem Intercity-Express am Hauptbahnhof ausgestiegen und kurz darauf schon am Wasser an der Kieler Förde angelangt.

Milde fröhlsommerliche Temperaturen verschaffen uns bei der Ankunft am Hauptbahnhof in Kiel einen schönen und hoffnungsfrohen Start der bevorstehenden Fahrradtour nach Kopenhagen (København)

Entlang des Promenadenweges, am Westufer der Kieler-Förde herrscht an diesem sonnigen Nachmittag belebtes Treiben. Fischbrötchenstände, Restaurants, das Kreuzfahrtschiff Aida-Nova an der Kai-Anlegestelle und viele Kreuzfahrt- sowie Tagesgäste säumen die etwa 2 Kilometer lange Flaniermeile unweit des Stadtzentrums. Bis zur offenen Ostsee hinaus sind es ab Kiel rund 10 Kilometer.

Unser erster Camping-Zeltplatz an der Ostseeküste liegt rund 15 Kilometer von Kiel entfernt. So bleibt auch noch ausreichend Zeit, die Stimmung auf dieser Flaniermeile mit aufzusaugen und uns auf die bevorstehenden Tourenabschnitte einzustimmen.



Unser Tagesablauf sah in etwa so aus, dass wir gegen 10:00 Uhr am Vormittag von unseren jeweiligen Zelt-Schlafplätzen lostingelten, unser Hab und Gut wieder ordentlich in Taschen verpackt und auf den Rädern befestigt.

Wie lange sich die einzelnen Tagesstrecken-Abschnitte dahinzogen, war unter anderem auch davon abhängig, ob wir die gekennzeichneten Radwegerouten tatsächlich fahren konnten, ob unvorhergesehene Umleitungen dazwischenkamen, oder ob wir von der beabsichtigten Tourenvariante abgekommen sind und unverhofft in der Orientierungslosigkeit landeten.

Und natürlich hing es auch davon ab, in welchen Abständen wir passende Camping-Zeltplätze zum Übernachten ansteuern konnten.

Sonne, Regen, Shelters und die ständige Prise Wind

Mit dem Wetter hatten wir tatsächlich Glück gehabt. Denn während bei uns Zuhause in Straubing die Quecksilbersäule auf hochsommerliche Temperaturen bis zu 36°C. anstieg, radelten wir bei weitaus milderer Temperaturen durch die Gegend. Das Wetter war hier eher wechselhaft mit zwischendurch immer wieder mal teils kurzen, dafür aber heftigen Regenschauern durchsetzt.

Beim Radfahren machte uns der abschnittsweise Regen in unseren aus schnelltrocknenden Funktionstextilien bestehenden Klamotten nicht allzu viel aus. Wichtig war uns, dass wir über die Nacht im trockenen Zelt und trockenen Schlafsack verbringen konnten.

Wenn wir im (strömenden) Regen dann tatsächlich mal das Zelt abgebaut hatten, konnte es nach unserer Ankunft am nächsten Zeltplatz bei Sonnenschein, der ständigen Prise Wind und warmen Temperaturen bis zum Schlafengehen wieder gut austrocknen.

Mit unserer Reiseküche waren wir auf den Campingplätzen in Deutschland und an den sogenannten „Shelters“ (Unterschlupfmöglichkeiten) in Dänemark autark unterwegs. Wir konnten uns also am Zelt selbst verköstigen.



Als sog. „Shelters“ bezeichnet man schnörkellose Unterschlupfmöglichkeiten. Sie gibt es in Dänemark des Öfteren, werden jedoch öffentlich nicht sonderlich beworben. Deren Standorte liegen meist abseits von Siedlungen und lassen sich entweder aus detaillierten Radwegkarten oder einschlägigen Internetforen ermitteln. Es handelt sich hier um nichts weiter, als entgeltfreie Schlafplätze in wetterfesten Holzverschlägen und Zeltplätzen an Küsten oder Seegewässern. Meist mit Lagerfeuerstelle, Sitzgelegenheiten, meist ohne Leitungswasser, dafür eine Komposttoilette.

Waschen tut man sich hier entweder im Meer oder eben im See.

Camping also im ursprünglich übertragenen Sinne.

↓Niederflureinstieg in die Badewanne am Unterschlupfplatz Nähe Bøjden



↓Morgens nach dem Aufwachen. Kaffee aus dem Vollautomaten.



Solange man sich in Dänemark auf den großen Rad-Fernwandererrouten bewegt, sind die jeweiligen Streckenabschnitte auch überregional gut ausgeschildert. Zumeist anhand der blaufarbigem Schilder mit rot markierten Radwegenummern. Zieht also seit mehr als fünf Kilometer kein solches Schild mehr an einem vorbei, ist das ein ernstzunehmender Hinweis darauf, irgendwo zuvor eine Abzweigung verpasst zu haben.

Auch abseits dieser vielbefahrenen Radwegführungen sind die anderen Straßen auch für den Fahrradverkehr verhältnismäßig gut ausgebaut. Weil auf den dänischen Landstraßen ein generelles PKW-Tempolimit von 80 km/h gilt und es die Dänen offenbar auch nicht so eilig haben, wie viele deutsche Autoraser, spürt man hier ein gedeihliches, verantwortungsvolles Miteinander zwischen den jeweiligen Verkehrsteilnehmenden.



Stadtradeln in København – Der Fahrradstadt schlechthin

Je mehr man sich der fahrradfreundlichsten Modellstadt am Übergang zu Schweden annähert, desto mehr gewinnt man auch den Eindruck, dass die Fahrradfreundlichkeit innerhalb geschlossener Ortschaften und Städten mehr und mehr zunimmt. Obwohl das Königreich Dänemark grundsätzlich fahrradfreundlicher aufgestellt ist, als es bei uns vergleichsweise in Deutschland der Fall ist.

Auf zwei Meter breiten Fahrrad-Schutzstreifen zum Beispiel, auf denen man auch mal langsamere Radfahrer und Radfahrerinnen bedächtig überholen kann, ohne auf die Fahrspur für Kraftfahrzeuge ausweichen zu müssen.

Ein engmaschiges Netz aus diesen breiten abgesetzten Fahrrad-Schutzstreifen, Rad- und Fußgängerbrücken, stark vom Kraftfahrzeugverkehr beruhigten Stadtviertel und Radschnellstraßen durchzieht das gesamte Stadtgebiet von Kopenhagen. Ein Privileg für alle, die hier auf dem Fahrrad unterwegs sind, ohne dass sie vom KFZ-Verkehr gefährdet und ausgebremst werden.

Obwohl hier wirklich viele Radfahrer und Radfahrerinnen unterwegs sind, empfanden wir das Unterwegssein in der Stadt als relativ unproblematisch und ja, sogar entspannt. Wegen der vielen Straßenverkehrsampeln hat hier niemand wirklich Grund dazu, drängeln zu müssen. Die nächste rote Ampel oder wie unten am Bild, eine hochgezogene Brücke im Hafenviertel, kommt in Kürze bestimmt. Aufgrund des hohen Radverkehrsanteil gibt es mit Stadtgebiet auch eine ungewöhnlich hohe Dichte an Verkaufs- und Reparaturgeschäften sowie Verleihstationen.



(Textquelle: Wikipedia.org)

Jeden Tag werden 1,27 Millionen Kilometer in Kopenhagen mit dem Fahrrad zurückgelegt. 45 % der Einwohner pendeln zur Arbeit, Schule oder Universität mit dem Rad, im Binnenverkehr sogar 63 %. Darüber hinaus pendeln mehr Personen mit dem Rad in der Region mit Kopenhagen als Mittelpunkt, als beispielsweise in den ganzen USA zur Arbeit mit dem Rad fahren.

Radfahren wird in Kopenhagen als gesünder, umweltfreundlicher, (auch volkswirtschaftlich) preisgünstiger und oft auch schnellere Form der Fortbewegung gegenüber Autoverkehr oder öffentlicher Verkehr eingestuft.

Eine besondere Bedeutung nimmt Den Grønne Sti (dt. Der grüne Pfad) ein, der das Stadtgebiet von Kopenhagen mit dem der Nachbarstadt Frederiksberg verbindet und als Fahrradschnellweg dient.

Die Metro ist zusammen mit der S-Bahn der Hauptlastträger des öffentlichen Nahverkehrs von Kopenhagen. Während letztere vor allem den Großraum bedient, ist die Metro insbesondere für den Verkehr in der Innenstadt innerhalb und außerhalb der Seen und der Stadt Frederiksberg, als Verbindung zu den neuen Stadtteilen Nordhavn und Ørestad sowie zum Kopenhagener Flughafen ausgelegt.

Leihfahrräder, E-Scooter und der eng getaktete Buslinienverkehr runden das öffentliche Mobilitätsangebot der Stadt am Øresund ab.

Die Sehenswürdigkeiten

Natürlich gibt es in Kopenhagen weitaus mehr zu besichtigen, als nur anzusehen, wie die städtische Mobilität hier aufgestellt und organisiert ist.



Wie z.B. die weitläufige Friedhofparkanlage im nordwestl. gelegenen Stadtbezirk Nørrebro. Hans Christian Andersen, einer von Dänemarks bekanntesten Dichter, Schriftsteller und Märchenbuchautoren (Die kleine Meerjungfrau) liegt hier seit dem Sommer 1875 begraben. Eingebettet ist der Friedhofpark in einem multikulturellen Stadtviertel mit einer hohen Dichte an Kneipen, Cafés, Restaurants und buntkulinarischen Schnellimbisslokalen.



↑Die jüngste und anmutigste von sechs Töchtern des Meerkönigs. Eine Märchengeschichte über die Liebe, Sehnsucht, Herzschmerz und am Ende doch noch einem halbwegs guten Happy-End.



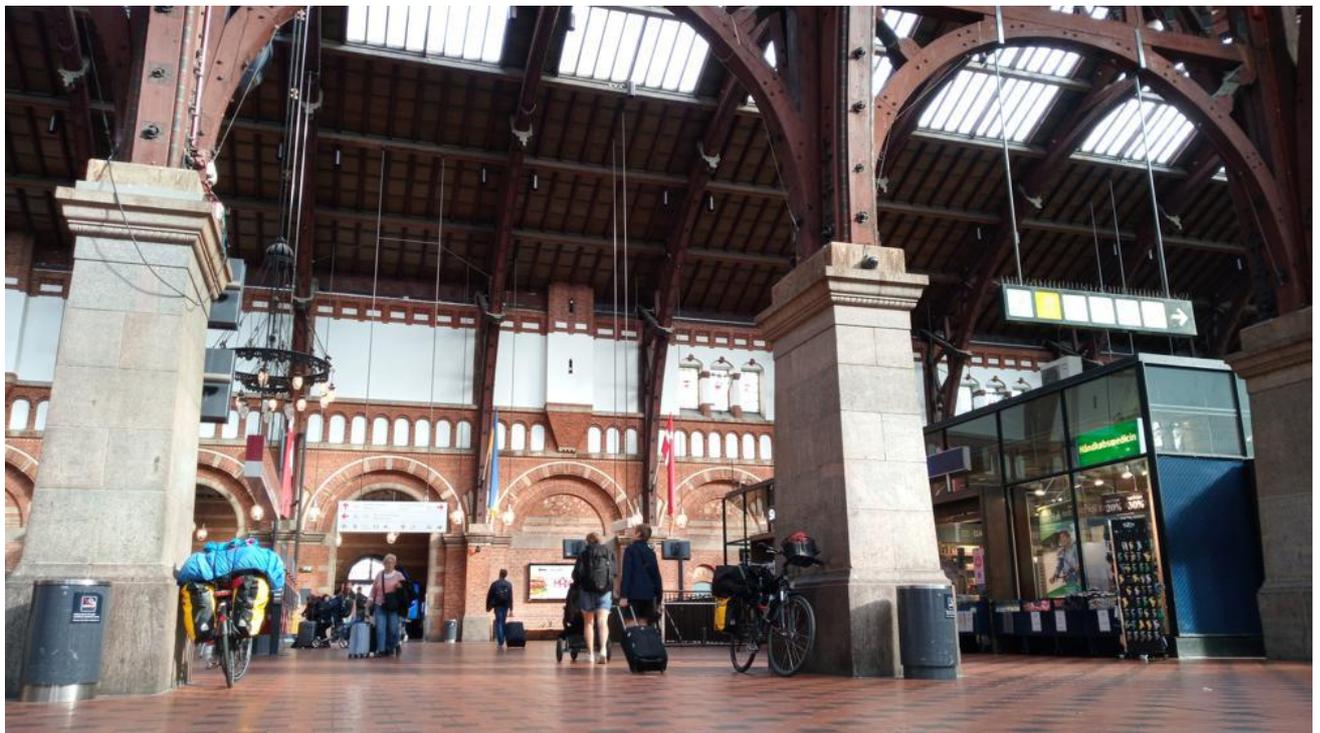
↑Die Altstadt im idyllischen Nyhavn, eine außerordentlich belebte sehenswerte Flaniermeile am Kanal entlang mit vielen Restaurants und Einkehrmöglichkeiten. Nicht weit davon entfernt, „der Freistaat“ Christiania. Ein alternatives Lebenskonzept der 68er-Bewegung in einer ehemaligen und mittlerweile ziemlich heruntergekommenen Kasernenanlage. Es wird in den Reiseführern zwar oft und gerne als Sehenswürdigkeit beworben, muss man meiner Meinung nach aber nicht unbedingt gesehen haben. (Nicht ganz ungefährlich dort)

Den Christianshavn dagegen schon, hier lässt es sich an den Kaimauern entlang gut aushalten. Oder der grüne Stadtbezirk Østebro unweit des Zentrums Kopenhagens mit seinen weitläufigen Parkanlagen.

Oder das stark vom Kraftfahrzeugverkehr beruhigte Szeneviertel Vestebro, östlich vom Hauptbahnhof gelegen, mit seinen vielen Restaurants, Cafés und Kneipen.

Unweit davon Kopenhagens alter Fleisch-Großmarkt Kødbyen, in deren Hallen sich mittlerweile einiges an Gastronomie für erlebnishungrige Nachteulen ausgebreitet hat. erinnert an den Kunstpark-Ost in München.

Das Schloss Amalienborg von Dänemarks Königin Margarethe II oder auch die gut erhaltene Festung „Kastelet“ unweit der kleinen Meerjungfrau.



Und wie mit den Rädern wieder nach Hause kommen?

Per Schnellzugverbindung ist das spontan gar nicht mal so einfach. Sommerzeit ist auch Haupturlaubszeit und Kopenhagen beherbergt nun mal viele deutsche Radreisende, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln irgendwann auch wieder nach Hause fahren möchten.

Mit etwas Glück und einem umtriebigen Angestellten am Schalter der staatl. dänischen Bahngesellschaft DSB ergatterten wir beide mit einem Vorlauf von zwei Tagen Tickets mit dem Intercity nach Hamburg.

Abfahrt 9:10 Uhr von Kopenhagen nach Hamburg-Altona, mit der S-Bahn nach Hamburg-Harburg. Mit dem Intercity-Express von Harburg nach Ingolstadt und von dort aus mit Agilis nach Straubing, wo wir um 23:30 Uhr auch planmäßig angekommen sind.