

Mit spiritueller und elektrischer Kraft

Donauradweg – Eindrücke bei einer E-Bike-Tour von Wien über Bratislava nach Budapest – Vielfältige Landschaft und faszinierende Städte – Erinnerung an die Glanzzeiten der Donaumonarchie

VON NORBERT BARTNIK

Dass wir vor dem Start der Radtour zum Stift Klosterneuburg hinauffahren, ist dem Wetter zu verdanken. Es regnet heftig, daher haben die Veranstalter kurzfristig einen Ausflug zu der hoch über der Donau gelegenen Anlage organisiert – allerdings nicht mit dem Rad, sondern mit dem Begleitbus.

Seit kurzem ist die Schatzkammer des Stifts, die Normalsterblichen früher verschlossen blieb, für die Öffentlichkeit zugänglich. Dort sieht man zum Beispiel reich bestickte liturgische Gewänder und den mit Perlen, Rubinen, Smaragden und Saphiren besetzten österreichischen Erzherzogshut, der ähnlich wie die ungarische Stephanskronen und die böhmische Wenzelskronen ein geheiligtes Symbol absoluter Herrschaft sein sollte.

Bei der Reliquienverehrung spielte die Verpackung eine wichtige Rolle, wie man bei den silbernen Monstranzen sieht, in deren Mittelpunkt angebliche Partikel vom Kreuz und von der Dornenkrone Christi stehen. „Die Idee war, dass sich in den Resten der Körper von Heiligen so viel spirituelle Energie angesammelt hat, dass allein das Betrachten eines solchen Gegenstands Heil bringt“, erklärt Kustos Wolfgang Huber.

In der Hoffnung, dass sich die spirituelle Energie auch auf die Radlerbeine überträgt, beginnen wir dann am Nachmittag in Hainburg endlich die Tour. Ganz profane Energie liefern dabei die Motoren der E-Bikes, die inzwischen auch auf dem Donau-Radweg im-



Genießertour: Donauradweg zwischen dem slowakischen Komárno und dem ungarischen Esztergom. Rechts Manfred Traunmüller, einer der Initiatoren des Donauradwegs. FOTOS: NORBERT BARTNIK

mer öfter zu sehen sind. Natürlich muss man auch hier strampeln, aber insbesondere bei Gegenwind wird die Zusatzkraft gern in Anspruch genommen.

Fortsetzung mit einem Hauch von Abenteuer

Mit dem Donauradweg verbinden die meisten Urlauber die Strecke zwischen Passau und Wien, auf der alljährlich Zehntausende unterwegs sind. Die Fortsetzung Richtung Budapest ist weniger be-

kannt und teilweise noch ein wenig abenteuerlich. Im ungarischen Teil der Strecke geht es auf unbefestigten Dämmen entlang, Wegweiser sind oft noch Mangelware, wer nicht aufpasst, kann auch mal unversehens in einem Sumpfgebiet landen. In der Regel bietet allein der Verlauf des Stroms hinreichende Orientierung, aber der Blick ins Tourenbuch ist dennoch unverzichtbar. „Natürlich ist die Infrastruktur zwischen Passau und Wien wesentlich besser, aber auch der weitere Verlauf bis Budapest wird ausgebaut“, sagt Stefan Königsdorfer vom Radreiseveranstalter Donautouristik. Bei der Schnuppertour mit E-Bikes konnten deutsche und österreichische Journalisten jetzt ein paar Abschnitte der Strecke selbst erfahren.

Auf dem Weg nach Osten wechseln sich idyllische Auenlandschaften mit eher monotonen Strecken entlang von Stauseen und Kraftwerken ab. Einen für die österreichische Umweltbewegung denkwürdigen Ort erreicht man gleich auf der ersten Etappe. Bei Stopfenreuth war 1984 der Bau eines riesigen Kraftwerks geplant, was durch eine Besetzungskampagne von Umweltschützern verhindert wurde, was zugleich die Geburtsstunde der österreichischen Grünen war. Zwischen Bratislava und Gabčíkovo nutzten die Proteste nichts. Im Zuge des Kraft-

AUSKUNFTE

Die Radroute von Wien nach Budapest ist 282 Kilometer lang. Organisierte Touren mit Gepäcktransfer bietet der Radreiseveranstalter Donau Touristik bis 24. September (Preis ab 522 Euro inklusive Leihrad, sieben Hotelübernachtungen mit Frühstück und Kartenmaterial). Für ein E-Bike ist je nach Kategorie ein Aufpreis von 63 oder 103 Euro zu zahlen. Weitere Informationen über diese und andere Radtouren bei Donau Touristik, Lederergasse 4-12, A-4110 Linz, Telefon 0043 70 208066, www.donaureisen.at. nb

werkbaus und der Schaffung des Donau-Stausees ist die Natur unwiederbringlich zerstört worden.

Nachdem die Grenze zur Slowakei passiert ist, sind die natürlichen Attraktionen ohnehin dünn gesät, um so reizvoller sind die Städte, in denen viele Bauwerke aus der Glanzzeit der Donaumonarchie in neuem Glanz erstrahlen. Das gilt besonders für die schon weithin sichtbare Burg von Bratislava, die nach der Restaurierung wieder die weiße Fassade aufweist, die sie zu Zeiten Maria Theresias hatte. Bratislava, das frühere Preßburg, war Hauptstadt des verbliebenen ungarischen Reiches, als weite Teile des Landes von den Türken besetzt waren. Auch als Krönungsstätte der Habsburger spielte die Stadt eine wichtige Rolle.

Die gut erhaltene Altstadt bietet einen überschaubaren Raum



Beschaulicher Ort: Platz vor dem Alten Rathaus in Bratislava.

für einen Bummel, der fast zwangsläufig in einem der Kaffeehäuser endet. Zum Beispiel im Café Mayer am Hauptplatz gegenüber dem alten Rathaus, wo sich Erzherzog Ferdinand mehr oder minder heimlich mit seiner Geliebten Sophie Chotek von Chotkowa traf, mit der er 1900 einemorganatische Ehe schloss. 1914 wurde das Paar in Sarajewo ermordet, was allgemein als Auslöser des Ersten Weltkrieges gilt.

Eine Doppelstadt, die wegen ihrer Teilung auch als Klein-Berlin bezeichnet wurde, bilden das slowakische Komárno und das ungarische Komárom. Nach der neuen Gebietsaufteilung in Europa kam der nördlich der Donau gelegene Teil zur Tschechoslowakei, der südliche blieb bei Ungarn. Heute verbindet eine „Brücke der Freundschaft“ die beiden Städte, Grenzkontrollen gibt es nicht mehr. Sowohl in Komárno als auch in Komárom sieht man noch Festungsanlagen aus k.u.k.-Zeiten, die mächtigste davon das Fort Monostor, die größte neuzeitliche Festung Mitteleuropas. Sie wurde 1850 erbaut – in einer Zeit, als Bollwerke dieser Art angesichts der modernen Waffentechnologie schon sinnlos waren. Heute können Besucher über Erdschanzen und durch unterirdische Kasematten laufen, der Innenhof wird für Veranstaltungen genutzt. Mal treffen sich hier die Liebhaber alter Automodelle, mal lassen Hundebesitzer ihre Lieblinge bei Agility-Shows über Hindernisse hüpfen.

Von Komárno aus führt der Donauradweg auf slowakischer Seite auf einem unbefestigten Damm entlang, zwischendurch gibt es immer mal wieder die Möglichkeit, zur Donau hinunterzufahren und sich an einem der kleinen Kieselstrände zu erfrischen. Die auf der anderen Seite des Stroms gelegene Stadt Esztergom rückt schon

von weitem aufgrund der gigantischen Kuppel der Basilika ins Blickfeld. Esztergom war im zehnten Jahrhundert Zentrum des Magyarenreiches, hier wurde der erste ungarische König, Stephan der Heilige, gekrönt. Die 1856 eingeweihte Basilika ist die größte Kirche Ungarns. Ihre an den Petersdom erinnernden Maße und andere prunkvollen Bauten bescherten der Stadt den Beinamen „das ungarische Rom“.

Der landschaftlich spektakulärste Abschnitt der Radroute ist die als „Donauknie“ bekannte Flussschleife zwischen Zebegény und Visegrád. Die steilen Bergänge bilden hier eine prachtvolle Kulisse, der Radweg führt teilweise direkt am Fluss entlang und ist – in Ungarn bisher noch eine Besonderheit – gut ausgeschildert.

Radfahrer demonstrieren in Budapest

Das gilt teilweise sogar für das insgesamt wenig radfahrerfreundliche Budapest. „Vor ein paar Jahren gab es bei uns große Demonstrationen von Radfahrern“, erzählt Stadtführerin Eszter Jéhn. „Und sie haben etwas erreicht. Es gibt inzwischen viele Radwege in Budapest“. Dennoch erkundet man die Stadt besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zum Beispiel mit der Untergrundbahn, nach der Londoner Metro die zweitälteste der Welt. Sobald die obligatorischen Besichtigungsziele absolviert sind, taucht so mancher Donauradler seine müden Glieder in das wohlige Nass eines der berühmten Thermalbäder.

Ebenso unverzichtbar ist die Einkehr in einem traditionellen Kaffeehaus. In dieser Hinsicht kann Budapest inzwischen sogar wieder mit Wien mithalten. „Vor dem Zweiten Weltkrieg gab es in Budapest über 500 Cafés“, erzählt



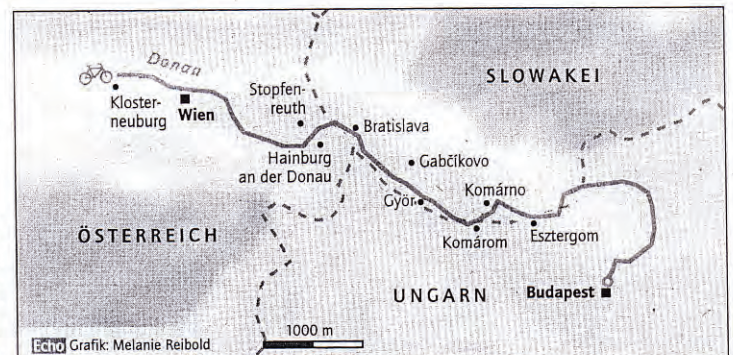
Terrasse über der Donau: Auf der Fischerbastei in Budapest herrscht das ganze Jahr über viel Touristentrubel. FOTO: NORBERT BARTNIK

Eszter Jéhn. „Die haben den Kommunisten nicht gefallen, weil sich hier die Oppositionellen getroffen haben, deshalb mussten viele schließen. Aber nach der Wende sind sie restauriert worden.“

Am berühmtesten ist das Café Gerbeaud, wo man am Rande des Vörösmartyplatzes sitzt und dem bunten Treiben der Touristen aus aller Welt zusieht. Noch schöner

ist eines der vielen Lokale mit Donaublick. Mehr als in jeder anderen Metropole ist der Strom das beherrschende Element – die meisten herrschaftlichen Gebäude sind ihm zugewandt.

Auch die schönste Form der Rückreise nach Wien erfolgt auf dem Fluss, wahlweise mit dem Tragflügelboot oder einem der Flusskreuzfahrtschiffe.



Viele Hürden überwunden: Die Geschichte des Donauradwegs

Heute ist der Donauradweg der beliebteste Fernradweg der Welt, insbesondere die Etappe von Passau gilt als Klassiker. Der Linzer Manfred Traummüller, einer der Initiatoren der Radroute, musste allerdings viele behördliche Hürden überwinden, um die ehemaligen Trepelwege, so die österreichische Bezeichnung für Treidelpfade, als Radwege nutzen zu können. Bis zum Aufkommen der Dampfschiffahrt wurden die Wege von den Schiffen genutzt, die von bis zu 60 Pferden gezogen wurden.

1982 gelang es, einen ersten 36 Kilometer langen Abschnitt zwischen Ottensheim und Aschach als Radweg zu deklarieren. „Das war anfangs ein riesiges Theater, die Verantwortlichen der Gemeinden davon zu überzeugen, dass

das einen Sinn macht“, erzählt Traummüller. Zunächst stellten sich die Amtsträger quer oder ignorierten das Projekt. „Viele Bürgermeister haben damals gesagt, meine Bevölkerung will sowieso nicht radeln, warum sollen wir dafür zahlen?“ Heute profitieren alle Gemeinden von den Touristenströmen neben dem Strom.

Persönliche Kontakte halfen, um das Projekt durchzusetzen: „Die Genehmigung am rechten Ufer erfolgte problemlos, da der zuständige Referent selbst Radsportler war. Die ansonsten hier sehr restriktive Jägerschaft wurde in das Verfahren gar nicht erst eingebunden.“ Auch Versicherungsfragen mussten geklärt werden.

Die Eröffnung des ersten Abschnitts war im September 1982. „Meine Mutter Rosa und ich rich-

teten unterwegs eine Labestation ein, Most und Speck wurden gratis angeboten“, erinnert sich Traummüller. Von der Presse wurde das Projekt weitgehend ignoriert, nur das „Linzer Volksblatt“ brachte einen großen Bericht. Da das Interesse der Radfahrer aber immer weiter stieg und den Verantwortlichen allmählich auch der Nutzen für den Fremdenverkehr bewusst wurde, konnte schon 1985 die gesamte 310 Kilometer lange Strecke von Passau nach Wien freigegeben werden.

Traummüller ist heute Geschäftsführer der Donau Touristik, die neben Touren auf dem Donauradweg individuelle und geführte Radreisen durch viele Länder Europas anbietet und nach eigenen Angaben Österreichs größter Radreiseveranstalter ist.

Auch ein eigenes Flusskreuzfahrtschiff ist in Betrieb, das sich für die Rückreise von Budapest nach Wien oder von Wien nach Passau anbietet, um die zuvor mit dem Rad gefahrene Strecke entspannt aus einem anderen Blickwinkel zu beobachten.

4600 Räder sind bei der Donau Touristik verfügbar, darunter inzwischen auch 120 Elektrofahräder – Tendenz steigend. Besonders für ältere Kunden ist das eine gute Alternative. Gefahren wird mit Modellen des österreichischen Herstellers KTM, deren Akkuleistung auch bei höchster Stufe für mindestens 50 Kilometer ausreicht. „Wir haben viele Modelle getestet und uns dann für KTM entschieden“, betont Traummüller. „Das geschah nicht nur aus patriotischen Gründen.“ nb