

## Auf den Spuren der Donaumonarchie

Mit Velo oder E-Bike von Budapest nach Belgrad

Einmal der Donau entlang – von der Quelle in Süddeutschland bis zur Mündung am Schwarzen Meer – zu fahren, ist der Traum vieler Velobegeisterter. Dennoch ist der Donauradweg ab Budapest erst relativ wenig befahren; und das hat seinen guten Grund.

Friedemann Bartu

«Hinter Budapest beginnt das Abenteuer», bemerkt Manfred Traummüller zur startbereiten Radlergruppe und fügt an: «Alleine schon die Ausfahrt aus der ungarischen Kapitale ist wegen des Verkehrs ein Gruselkabinett.» Traummüller muss es wissen, schliesslich zählt der velobessene Österreicher zu den Initianten des Donauradweges. Vor ziemlich genau 30 Jahren half er mit, die alten Treidelwege entlang des Flusses für Radfahrer zugänglich zu machen. Seither hat sich dieser Veloweg zu einer der beliebtesten Fahrradrouten Europas entwickelt: 2010 zählte man an die 437 000 Biker auf dieser Strecke.

Dass dabei die rund 300 Kilometer zwischen Passau und Wien zu einem Klassiker unter den österreichischen Radwegen wurden, kann kaum erstaunen. Die Strecke ist rundum attraktiv: sowohl landschaftlich als auch kulturell als auch gastronomisch und in Bezug auf Übernachtungsmöglichkeiten.

### Begegnung mit dem Balkan

Ähnliches lässt sich vom Abschnitt Budapest–Belgrad, den wir nun vor uns haben, nicht sagen. Zwar besticht die als «Mittlere Donau» bekannte Region durch eine Weite und Leere, die Puszta eben, wie man sie im westeuropäischen Teil der Donau kaum mehr findet. Doch folgt daraus, dass die touristische Infrastruktur noch entsprechend bescheiden ist und man sich auch in kultureller und gastronomischer Hinsicht mit vergleichsweise kleineren Häppchen zufriedengeben muss.

Eines davon ist etwa die reizvolle ungarische Ortschaft Kalocsa, wo wir die erste Nacht verbringen. Direkt neben dem Hotel steht das informative Paprika-Museum sowie die über 210 Jahre alte und ebenfalls besuchenswerte Münster-Bibliothek, in welcher mehr als 150 000 Bände aufbewahrt werden. In dieser bedeutendsten Bibliothek Ungarns findet man neben Reisereportagen aus dem 18. Jahrhundert auch eine Bibel mit der Handschrift Luthers sowie eine Kopie der ungarischen Krone.

Letztere erinnert daran, dass wir uns im Herzen der einstigen Donaumonarchie bewegen. Deren Reminiszenzen sind uns ein steter Begleiter. Wegen der dünnen Besiedelung der «Mittleren Donau» hält sich das kulturhistorische Erbe allerdings in Grenzen, so dass man es auch als Radfahrer erkunden kann. Dank einem straff organisierten Programm lassen sich sogar Kulturvisiten und Velofahren vereinen, zwei Aktivitäten, die sich eigentlich beissen.

Im Übrigen ist es ein Abenteuer, in den von vielen Völkern geprägten Kulturkreis des Balkans einzutauchen. Obwohl die Menschen herzlich und gastfreundlich sind, können einem Sprachbarrieren mitunter das Leben schwer machen. Zudem führt der Donauradweg oft durch menschenleere Gebiete. Deshalb sind Manfred Traummüller und sein österreichisches Team von ortskundigen Guides mit von der Partie. Sie weisen uns auf der viertägigen Tour nicht nur den Weg, sondern sie steuern auch den Begleitbus, welcher unser Gepäck sowie einige Ersatzvelos transportiert. In Notfällen oder bei schlechtem Wetter kommt dieser Kleinbus der Gruppe entgegen und lädt die Velofahrer samt ihren Rädern auf. Besonders hässliche oder gefährliche, weil entlang der Hauptstrasse führende Routenabschnitte werden ebenfalls im Bus zurückgelegt.

Das gehört zum Programm des von Traummüller gegründeten Radreise-Veranstalters Donau Touristik, welcher



Fähre über die Donau nahe der südungarischen Stadt Mohacs.

THOMAS MUELLER / ALIMDI

die Strecke von Budapest bis zum Eisernen Tor erst seit wenigen Jahren als elftägige Radtour anbietet. Dabei kann jeder Gast, sofern er nicht mit dem eigenen Velo anreist, auswählen zwischen einem normalen Leihvelo und einem Leih-E-Bike. Weil die vorwiegend auf Schotter- oder Feldwegen verlaufende Strecke meist flach ist, entscheiden sich viele Gäste für ein normales Fahrrad. Für wenig Trainierte empfiehlt sich aber die elektrische Version, dank der sich diese Route leicht absolvieren lässt.

### Faszination Donauschwaben

Die Radreise führt durch eine historisch belastete Region, welche sich während Jahrhunderten unterschiedlich erfolgreich gegen die Expansionsgelüste des Osmanischen Reiches zur Wehr setzte, später, zur Zeit der Donaumonarchie aufblühte, ehe sie nach dem Zweiten Weltkrieg unter das Joch des Sozialismus/Kommunismus geriet. Ungarn beispielsweise verbrachte 150 Jahre unter türkischer Herrschaft und war bei seiner Zurückeroberung durch die Habsburger im Jahre 1687 ziemlich leer und ausgeblutet. Deshalb wurden ab 1730 Einwanderer aus dem Deutschen Reich angeworben. Jeder Emigrationswillige erhielt die scheinbar stolze Summe von 200 Gulden plus ein Stück Land. Für 35 Gulden konnte er sich ein Haus bauen, für weitere 35 Gulden Vieh kaufen und für nochmals 35 Gulden Nahrung für

den ersten Winter beschaffen. Was nach einem verlockenden Angebot klang und letztlich zu einem Zustrom von Abertausenden von Menschen – vorwiegend aus der Pfalz – in die Puszta führte, erwies sich allerdings bald einmal als Himmelfahrtskommando. Die Lebensbedingungen entlang der wilden Donau, welche bis zu ihrer Begrädnung regelmässig über die Ufer trat, waren so harsch, dass ein einigermaßen sorgenfreies Leben erst ab der dritten Einwanderer-Generation möglich war: «Dem Ersten der Tod, dem Zweiten die Not, dem Dritten das Brot», lautet denn auch ein Spruch aus jenen schweren Zeiten.

Etlliche Emigranten waren mit Flossen auf der Donau in die Ortschaft Frankensstadt, das heutige Baja, gelangt, welches wir per Velo in der zweiten Tagesetappe erreichen. Die Stadt ist geprägt von ihrer k. u. k. Vergangenheit und vom Einfluss der Zuwanderer. Die grosse und elegante Fläche vor dem Rathaus gilt sogar als der «Markusplatz von Ungarn». – Auf dem Höhepunkt der Kolonisierung lebten bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts rund zwei Millionen Deutsche in Ungarn – die sogenannten Donauschwaben. Diese leisteten einen wichtigen Beitrag an die wirtschaftliche Entwicklung. Während und nach dem Zweiten Weltkrieg gerieten aber auch sie in die Kriegswirren und wurden schliesslich vertrieben.

Das Thema Krieg beherrscht auch die serbische Stadt Novi Sad, in welcher

wir am vierten und letzten Tag unserer Velotour eintreffen. Der gegen Ende des 17. Jahrhunderts gegründete Ort blickt auf eine äusserst bewegte Geschichte zurück: Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts wurde diese vorwiegend von Serben besiedelte Stadt von den Ungarn fast völlig dem Erdboden gleichgemacht. Novi Sad war im 19. Jahrhundert zu einem kulturellen und geistigen Mittelpunkt der Serben innerhalb der Donaumonarchie avanciert. Man pflegte damals sogar vom «Athen des Nordens» zu sprechen.

### Imposante Festung

Im Zweiten Weltkrieg ging Novi Sad vor allem wegen eines Massakers in die Geschichte ein: Vom 21. bis zum 23. Januar 1942 ermordeten Einheiten der deutschen Achsenmächten gehörenden ungarischen Truppen 1246 Zivilisten (meist Juden und Serben) und warfen die Leichen anschliessend in die Donau. Und 57 Jahre später zerstörten Nato-Bomber die drei Donaubrücken von Novi Sad. Seit 2005 sind aber alle wieder aufgebaut und für den Verkehr freigegeben. Unsere Radfahrergruppe begnügt sich mit einem Besuch der imposanten Festung Petrovaradin hoch über Stadt und Donau, welche auf das 13. Jahrhundert zurückgeht und zu den grössten derartigen Bauten Europas zählt.

Die verbleibenden Kilometer bis Belgrad sind rasch zurückgelegt. Es ist eine Reise durch eine fremde Welt. Kyrillische Schrift, Ostkirchen und eine auffallend blühende Agrarwirtschaft bilden eine spannende Kulisse und verdecken, dass das Leben der Menschen hier sehr einfach ist und der Durchschnittslohn mit rund 500 Euro sogar unter dem ungarischen Mittel von 722 Euro pro Monat liegt. Serbien lebt teilweise von seinen Emigranten, welche jährlich über fünf Milliarden Euro an die Zuhausegebliebenen überweisen, heisst es von offizieller Seite in Belgrad.

Die Narben des letzten Balkankrieges scheinen in dieser Donaustadt nur sehr langsam zu heilen. An der US-Botschaft in Belgrad sind aus Angst vor Racheakten noch immer alle Fenster der Aussenfassade zugemauert. Die Ruine des von der Nato bombardierten ehemaligen Verteidigungsministeriums steht als Mahnmal noch nicht wieder aufgebaut in der Stadt, und Nato gilt als ein Schimpfwort. Dass man sich als Ausländer in der serbischen Kapitale dennoch wohl fühlt, hat wohl zwei Hauptgründe. Erstens wirkt die auch für ihr pulsierendes Nachtleben bekannte Stadt mediterran-gemütlich. Und zweitens punktet Belgrad mit einer jungen und herzlichen Bevölkerung.

## Velo statt Métro

Strampelnd durch Paris

Philipp Metzler · Es gibt in der französischen Metropole eine Alternative zur Métro-Fahrt: das Beinahe-Gratis-Velo, «le vélib». Ob Ile-de-Paris, Quartier Latin oder Marais, das «vélo à libre service» («vélib») ist allgegenwärtig in Paris. An jeder Ecke stehen die robusten graubraunen Leihräder, sauber aufgereiht in ihren Docking-Stationen. Seit 2007 hat die Stadtverwaltung ein flächendeckendes Netz mit über 1500 automatischen Ausleihstationen aufgebaut, das sich bei Einheimischen wie Touristen grosser Beliebtheit erfreut. Das Jahresabo für die Pariser «Vélibistes» kostet bloss 19 Euro, Touristen bezahlen 1 Euro 70 für eine Nutzungsdauer von 24 Stunden.

### Erste Velowege

Velofahren in Paris mit seinem mörderischen Verkehr? Was gefährlich und ungewohnt klingt, ist in Wirklichkeit recht unproblematisch. Natürlich ist die Metropole trotz neu entflammter Liebe für den Langsamverkehr noch lange keine «Fahrradstadt». Aber die Strassen sind breit, so dass man sich einigermaßen sicher bewegen kann.

Auch Automobilisten und Mopedfahrer scheinen sich an die Velofahrer gewöhnt zu haben, und auf vielen Busstreifen ist es offiziell gestattet, Fahrrad zu fahren. Entlang der Seine gibt es sogar richtige Velowege, gemäss Stadtverwaltung insgesamt bereits einige hundert Kilometer. Einzig das Anmeldeprozedere ist etwas kompliziert, was bisweilen zu ratlosen Gesichtern vor den Verleihautomaten führt.

Kaum im Sattel, wird einem klar, weshalb die sanfte Form der urbanen Fortbewegung so beliebt ist: Es ist ein grossartiges Gefühl, die Strecke zwischen zwei Sehenswürdigkeiten auf dem Velo zurückzulegen. Man erlebt die Stadt aus einer ganz anderen Perspektive, und dieses Fortkommen ist viel entspannter als das Gähnze im Pariser Untergrund. Unvergesslich beispielsweise die Umrandung des Arc de Triomphe, die dank der sehr grosszügigen Dimension des Platzes trotz Verkehr recht gut möglich ist.

### Umfassendes Angebot

Insgesamt stehen in Paris über 20 000 Leihräder für Entdeckungstouren bereit. Die ersten 30 Minuten sind gratis, anschliessend bezahlt man im Halbstundentakt. Dieses System mahnt zum häufigen Wechsels, so dass auch in der Hochsaison meistens ein freies Rad zu finden ist. Man schnappt sich ein «vélib» und deponiert es, am Ziel angekommen, gleich wieder an der nächsten Verleihstation. Der Austausch der Räder ist simpel und innert kürzester Zeit bewerkstelligt.

Was die Franzosen besonders freut: Die neue Liebe zum Zweirad schwappt auf andere Grossstädte über. Bald ist es auch in New York so weit, frohlockt der Velib-Blog: Dort soll dieser Tage der New York City Bike Share seinen Dienst aufnehmen.

Kostenlose Karte «Paris à vélo» oder App besorgen, dort sind Fahrradwege markiert. Kreditkarte zwingend für Depothinterlegung (150 Euro), www.velib.paris.fr.

ANZEIGE

## COOL CATS, BLUE NOTES UND SIE?

Geniessen Sie bei uns das Festival de Jazz St. Moritz: [www.kulmhotel-stmoritz.ch/sommer](http://www.kulmhotel-stmoritz.ch/sommer)

KULM HOTEL ST. MORITZ

### GUT ZU WISSEN

**Anbieter:** Die hier beschriebene Radtour erfolgte als viertägige Pressereise, zu welcher der in Linz beheimatete Radreise-Veranstalter Donau Touristik eingeladen hatte. Dieser nach eigenen Angaben grösste europäische Anbieter von Veloreisen verfügt über eine Flotte von 5400 Leih-Fahrrädern und 280 Leih-E-Bikes. – Der Preis für die 11-tägige Tour (ohne An- und Abreise) beträgt 1240 Euro pro Person im Doppelzimmer und 1380 Euro pro Person im Einzelzimmer. Infos unter [www.donaureisen.at](http://www.donaureisen.at) und [www.donau-info.org](http://www.donau-info.org).

**Tour:** Normalerweise dauert die begleitete Radtour von Budapest bis ans Eiserne Tor in Rumänien 11 Tage. Sie wird jeweils im Sommerhalbjahr durchgeführt, und zwar je einmal im Mai und im Juni sowie zweimal im September. An die 500 Kilometer Radweg werden mit dem Velo absolviert und rund weitere 285 Kilometer im Begleitbus. Der Veranstalter erwartet, dass Teilnehmer dieser Radtour über eine gute Kondition verfügen. Die an sich leichte Route führt zu 40 Prozent über Dammwege, die gut zur Hälfte asphaltiert sind.

**Auf eigene Faust:** Natürlich lässt sich dieser Teil des Donauradweges auch auf eigene Faust abfahren, wobei gutes Kartenmaterial nötig ist. Zum Beispiel die von der deutschen GTZ veröffentlichte achteilige und detaillierte Routenbeschreibung des Donauradweges mit entsprechendem Karten im Massstab 1:100 000; ISBN 86-85857-12-0. In Serbien ist der Donauradweg auch bereits mit GPS befahrbar.



150 Kilometer NZZ-INFODRUCK/SAI