

Per Rennrad von Basel nach Göteborg	
Zehn Tage auf dem Sattel Richtung Norden	1
Strecke im Überblick	
Nordwärts durch die Hügel	6
Basel-Strasbourg	
Eben dem Rhein und Kanälen entlang	10
Strasbourg-Mainz	
Abwechslungsreiche Wege nach Deutschland	15
Mainz-Irmgarteichen	
Bei brütender Hitze über viele Hügel	20
Irmgarteichen-Rheda Wiedenbrück	
Nach bergigen Pfaden endlich zu den weiten Ebenen	25
Rheda Wiedenbrück-Rethem	
Auf kleinen Strässchen durch weite Ebenen	29
Rethem-Hamburg	
Durch lauschige Wälder zur Elb-Metropole	34
Ruhetag in Hamburg	
Bei Hafenrundfahrt frische Kraft tanken	38
Hamburg-Vordingborg	
Inseln und dem Meer entlang nach Dänemark	41
Vordingborg-Astorp	
Der Küste folgend nach Schweden	48
Öresundbrücke	
Lebensader zwischen Kopenhagen und Malmö	54
Astorp-Falkenberg	
Weite Kornfelder und wenig Schatten	56
Falkenberg-Göteborg	
Zieleinfahrt mit lauschigen Umwegen	59
Strandleben in Falkenberg	
Erholung im kleinen Paradies	63
Kopenhagen und Rückreise	
Pulsierende Hauptstadt Dänemarks	66

Per Rennrad von Basel nach Göteborg:

Zehn Tage auf dem Sattel Richtung Norden



Wer auf zwei Rädern reist, geniesst die Freiheit, mit wenig Gepäck schnell und unkompliziert vorwärtszukommen. Vor mehr als dreissig Jahren bereiste ich die Länder Frankreich, Spanien, Italien und Österreich in ausgiebigen Radtouren. Einer der Träume von damals blieb — aus welchen Gründen auch immer — bis heute unerfüllt: Die Reise mit dem Velo in den Norden.

Die Familie lechzte nach Strandferien, an Radeln hatte (ausser mir) niemand Lust. Der Kompromiss bestand darin, dass die Familie mit dem Zug nach Schweden reist und ich die Strecke mit dem Rennrad zurücklegen durfte. Wer alleine mit dem Velo reist, dürfte plus/minus — auch im Sommer — problemlos entlang der Strecke eine Unterkunft finden.

Anders sieht es aus, wenn am Ende der Strecke zusammen mit der Familie eine Woche Ferien im Strandhütten geplant ist. Hier ist ein frühzeitiges Buchen sehr zu empfehlen. Leider buchten wir das Hüttchen am Strand erst spät im Juni. Nur mit viel Suchaufwand konnten wir nahe von Falkenberg ein Hüttchen auf einem Campingplatz buchen. Wie gesagt, wer im früher (Januar) bucht, dürfte mehr Auswahl haben.



Beim Buchen des Hütchens (Ferienwohnung) mussten wir die Erfahrung machen, dass alle Vermietungen faktisch über zwei grosse Konzerne abgewickelt werden. Preis und Ausstattung der Angebote gleichen sich bis auf den letzten i-Punkt. Einer der beiden Anbieter wollte uns dabei eine Buchung ‚unterjubeln‘, die wir nie tätigten.

Zwar begutachteten wir ein Objekt bei diesem Anbieter genauer (und gaben dabei auch die Adresse ein, um die Details zu erfahren), doch eine Buchung tätigten wir nicht. Das nicht gebuchte Objekt konnte zwar ‚storniert‘ werden, doch mühsam war es allemal. Die Reise mit dem Velo von Basel nach Göteborg umfasst eine Strecke zwischen 1'500 und 1'600 Kilometern. Die hier vorgestellte Route ist für Rennräder ausgelegt. Sie folgt dort den Fahrradwegen, wo diese geteert sind, vermeidet aber kleine schottrige Waldsträsschen. Einige ganz kleine nicht geteerte Weglein gibt es allerdings trotzdem, da die Route ansonsten durch mehrere grössere Städte nahe dem Ruhrgebiet geführt hätte. Die Strecke eignet sich nicht für Kinder, gibt es doch mehrere (wenn auch nicht tagesfüllende) Streckenabschnitte, wo einem auch schwere Laster überholen. Auf diesen Streckenabschnitten gibt es zwar oft (aber nicht immer) entlang der Strasse einen Fahradweg.

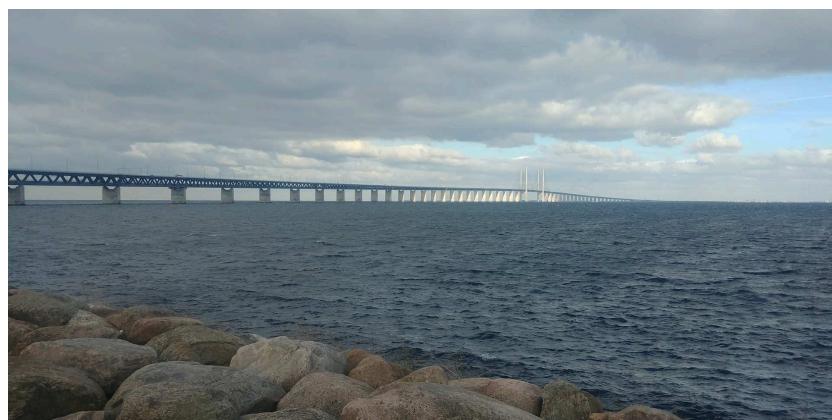


Für Rennräder sind diese Wege (gerade in Deutschland) oft eine Qual, da sie voller spitzer Steine, Äste und/oder Glasscherben sind. Oft (innerhalb der Ortschaften) sind es auch nur Gehsteige, die derart mit Randsteinen gespickt sind, dass ein einigermassen flüssiges Fahren völlig unmöglich ist.

Dänemark und Schweden sind diesbezüglich deutlich angenehmer, dort geniesst der/die Radler/in meist auch in Ortschaften Vortritt gegenüber den Automobilisten. Die Wege sind fast immer so angelegt, dass die Randsteine nicht von den Radler/innen, sondern (querlang) von den motorisierten Fahrzeugen zu bewältigen sind.

Zuweilen kann es einem passsieren, dass der/die Radler/in sich auf einer vierspurigen Autostrasse findet, der Übergang zwischen Haupt- und Autostrasse ist vielerorts fliessend, und ja, auch Radwege enden dann und wann sehr unplötzlich, als wären sie weder zu Ende gedacht noch so gebaut.

Im Grossen und Ganzen ist das Verkehrsaufkommen auf der hier vorgestellten Route nicht allzu hoch, es lässt sich daher mit viel Genuss radeln. Damit der Genuss nicht zur Tortur wird, sollte eine gewisse Fitness vorhanden sein. Meine Vorbereitung bestand darin, im Vorfeld einige Male Strecken zwischen 100 und 220 Kilometer zu absolvieren, zu mehr reichte es leider nicht.



Auf der Strecke Basel-Göteborg gibt es zwei Passagen, wo das Velo nicht geduldet wird. Das erste Teilstück umfasst das Fährstück Puttgarden-Rodby. Hier kann das Fahrrad ‚verschifft‘ werden. Ebenfalls nicht möglich ist das Radeln über die Öresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö, hier stehen aber gute Zugsverbindungen zur Verfügung (inkl. Platz in für die Fahrräder).

Für die Rückreise muss entweder auf Regionalzüge ausgewichen werden, oder das Rennrad wird verpackt. Mit dem **TranZBag Road** steht eine Tasche zur Verfügung, die keine 300 Gramm wiegt, womit das Gefährt kostenfrei als Gepäck mitreist, auch in den ICE-Zügen der deutschen Bahn.

In früheren Jahrzehnten (es könnte auch vom letzten Jahrtausend gesprochen werden) reiste ich jeweils mit dem Rennvelo nur mit Rucksack bepackt. Mittlerweile gibt es diverse elegante Gepäcklösungen auch für leichte Fahrräder. Ich entschied mich für eine Lenkertasche mit 6-Liter-Fassvermögen und einen grossen Satteltasche mit 10-Litter-Volumen.



Plötzlich stand viel Stauvolumen zur Verfügung, sodass ich alle Vorsätze, nur das Wichtigste zu packen, über den Haufen warf und mit deutlich zu schwerem Gefährt losfuhr. Dankbarerweise zeigte sich meine Familie bereit, mir nach der ersten Etappe das überflüssige Gepäck abzunehmen.

Einen wichtigen Tipp gilt es an dieser Stelle noch anzubringen: Schweden entwickelt sich in den letzten Jahren rasant zur bargeldlosen Gesellschaft. Berichte im Netz, wonach wer mit Bargeld zahlt, fast schon als Krimineller beäugt wird, sind zwar reichlich übertrieben.

Trotzdem sollte die Reise nach Schweden nicht ohne Kredit- und Debitkarte angetreten werden. Wer mag, kann auch etwas Bargeld mitführen, wobei ich auf dieses verzichtete und ohne Probleme alles mit Kreditkarte zahlte, die Debit-Karte benötigte ich dagegen nie.

Zum Abschluss der Einleitung sei hier erwähnt, dass es von der Reise einen nicht kommerziellen (und frei erhältlichen) Film gibt:

<http://hausi14.ch/schweden1.mp4>



Strasbourg-Mainz:

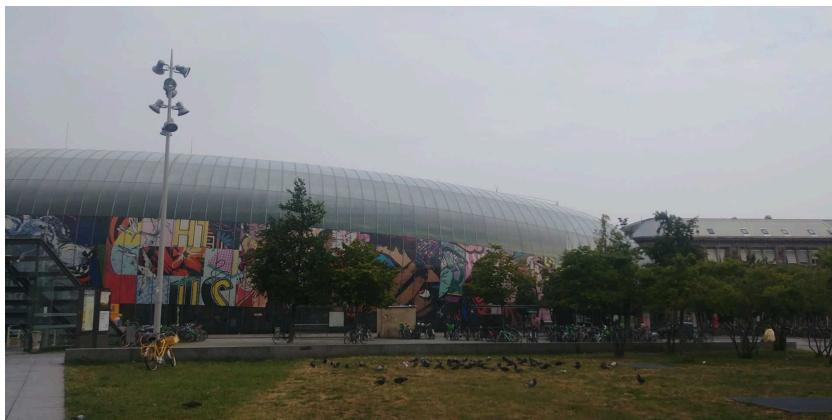
Abwechslungsreiche Wege nach Deutschland



Start: 143 m.ü.M, Ziel: 96 m.ü.M, Min: 91 m.ü.M, Max: 237 m.ü.M

Weg: 10 Std 50, 187 km, ↗ 1250m, ↘ 1297m, [GPX-Track](#), [KML-Pfad](#), [Karte](#)

21. Juli 2018: Eigentlich wollte ich früh losradeln, doch letztlich wurde es kurz nach sieben, bis ich vom Bahnhof einen Weg in die Vororte zu suchen beginne. Die Route auf dem Navi ist an sich klar, doch gibt es Baustellen, und schon ist der Umweg einprogrammiert.



Zum Glück hat es an diesem Sonntagmorgen auf den Strassen wenig Verkehr. Dank reduziertem Gewicht komme ich besser als gestern voran, und doch überholen mich ständig andere Rennradler — gut, die haben gar kein Gepäck dabei.

Es geht über weite Äcker und durch kleine malerische Städtchen, wo es überall nach frischem Brot duftet. In Brumath erliege auch ich der Versuchung und stürme die erstbeste Bäckerei. Gut genährt geht es über Hagenau, Surbourg nach Weissenburg. Die Gegend wird deutlich hügeler. Wer lieber die flache Variante möchte, kann in Strasbourg dem Rheinradweg (leider nicht durchgehend geteert) folgen.



Die Grenze zu Deutschland müsste bald erreicht sein, und überhaupt, Weissenburg, deutscher kann eine Ortschaft doch gar nicht klingen. Und doch, die Grenze zu Deutschland erfolgt nicht vor, sondern nach dem Ort. Wohl angemerkt, von Grenze kann an sich keine Rede sein, einzig eine Tafel und anders markierte Wegweiser teilen einem mit, dass die Landesgrenze überschritten wurde.

Und doch, es gibt einen gewichtigen Unterschied. Im Vergleich zu den Strassenbelägen in Frankreich, die zuweilen recht rau sind, geht es in Deutschland auf sehr polierten Strassen vorwärts. An sich würde es sich dadurch deutlich einfacher radeln, doch folgt nun ein Auf und Ab durch die Pfalz.



Die Strecke führt durch ausgedehnte Rebberge, überall in den Dörfern gibt es Kellereien, und wer mag, kann wohl mehrere Tage ununterbrochen Wein verköstigen. Auf zwei Rädern ist dies eher nicht zu empfehlen, auch wenn — bedingt durch die Hitze — viel Tranksame Pflicht ist. Im malerischen Städtchen Landau mache ich eine Mittagsrast.

Das Ziel heute ist Mainz, doch der Weg zieht sich in die Länge. Die Rebberge weichen zwar irgendwann ebenso zahlreichen gemähten Kornfeldern, doch geht es nicht weniger oft und eher steiler auf und ab. Vielleicht hätte ich doch die Rhein-Variante nehmen sollen, doch wer denkt denn schon bei der Rhein-Ebene an ein äusserst hügeliges Umland. Weit nach sieben Uhr abends erblicke ich das erste Schild Mainz, an sich müsste eine Stunde später in Mainz sein.