

Der Elberadweg



Gefahren vom 28. August bis 07. September 2006, von Cuxhaven bis Usti nad Labem (ca. 840 km) (Fotos: S. Haeder).

Einleitung:

Wenn man eine Radtour an einem Fluss entlang plant, stellt sich irgendwann die Frage, ob man flussauf oder flussab fahren sollte. Der gesunde Menschenverstand spricht zunächst einmal dafür, sich talabwärts zu bewegen. Damit verbindet man die Vorstellung von Bergabfahrten, die einem ein wenig die Mühsal des dauernden Tretens in die Pedale ersparen. Bei näherer Betrachtung der Landschaftsform des Elbtals wird aber schnell klar, dass das geringe Gefälle kaum zum Vorwärtskommen genutzt werden kann. Wichtig ist dagegen für den Radfahrer der Wind. Dieser weht in Deutschland meist von West nach Ost. Fährt man die Elbe talabwärts, so hat man den Wind eher von vorn, bei umgekehrter Fahrtrichtung dagegen eher im Rücken. Das hat uns bewogen, die Radtour in Cuxhaven zu beginnen. Während der Radtour elbaufwärts wurde uns schnell klar, dass wir die richtige Entscheidung getroffen hatten. Die angestregten Gesichter, der uns entgegen kommenden Radfahrer, die gegen den oft stramm wehenden Wind ankämpfen mussten, sprachen für sich.

1. Tag: Cuxhaven bis Neuhaus (ca. 25 Kilometer)

Wenn man nicht gerade aus Cuxhaven kommt, empfiehlt sich für den Radfahrer die Anreise dorthin mit der Bahn. Der kürzeste Weg zum Elberadweg vom Bahnhof in Cuxhaven ausgehend führt durch Gegend des Fischereihafens. Dazu verlässt man den Bahnhof durch den Hauptaussgang und wendet sein Stahlross 90 Grad nach rechts. Im Fischereihafen sollte man sich nicht die Gelegenheit entgehen lassen, in einem der zahlreichen Fischgeschäfte und Restaurants vorbei zu schauen. Nach Osten fährt man dann weiter aus dem Hafengebiet heraus und sieht auch schon bald linker Hand den Deich. Man sollte die frühestmögliche Gelegenheit nutzen, von der Straße herunter und auf diese Küstenschutzanlage zu kommen.



Wenn man den Elberadweg dagegen von der Mündung der Elbe an beginnen möchte, dann muss man sich vom Bahnhof zur Kugelbake begeben. Diese markiert den Übergang der so genannten Tideelbe, die sich von Geesthacht bis zum Meer erstreckt, in die Nordsee. Auf dem Weg zur Kugelbake sollte man dann aber auch nicht versäumen, der Innenstadt von Cuxhaven noch etwas Aufmerksamkeit zu widmen.

Wir kannten vor Beginn unserer Radtour bereits sowohl Stadt als auch Bake und wandten uns gen Fischereihafen. Aufgrund starken Regens - dieses Wetterphänomen soll an der Küste häufiger zu beobachten sein - mussten wir unser Bekleidungskonzept spontan umstellen und ganz auf Wasserdichtigkeit setzen. Von da an waren Regenzeug und Starkregen zwei Tage unsere ständigen Begleiter. Der Elberadweg führt von Cuxhaven bis Otterndorf vor dem Deich entlang. Wegen der zahlreichen Weidegatter, die durch kleine Pforten zu queren sind, kommt man eher langsam voran. Die zahlreichen Hinterlassenschaften der vielen Schafe bilden in Verbindung mit Regen eine etwas rutschige Unterlage, sind aber natürlich kein Hindernis.

Von Otterndorf wandten wir uns Richtung Freiburg - nein, nicht das im Breisgau. Da der Regen immer unnachgiebiger prasselte, suchten und fanden wir allerdings schon früher als geplant eine Unterkunft in Neuhaus. Zuerst versuchten wir es im Haus "Achtern Diek". Obwohl das Restaurant montags Ruhetag hatte, lud ein Schild an der Tür dazu ein, nach Zimmern zu fragen. Radfahrer sind dort angeblich willkommen. Aber wohl nicht, wenn sie vor Regen tiefend nass sind und gerade etwas Spannendes im Fernsehen läuft. Die Dame, die sich auf unserer wiederholtes Klingeln an der Haustür zeigte, behauptete - nicht ganz glaubhaft - das Haus sei bereits ausgebucht. Wir wurden an das "Hotel Neuhaus" verwiesen.



Die Zimmer dort erwiesen sich als einfach, aber sauber und mit dem Wesentlichen ausgestattet. Der Wirt zeigte sich sehr fürsorglich, beinahe hatte man den Eindruck, es sei ihm unangenehm, nicht mehr bieten zu können. Sowohl das Zigeunerschnitzel als auch das Spiegelei mit Bratkartoffeln waren sehr lecker, das Frühstück sehr reichlich. Abends begaben wir uns, dem Rat des Wirts folgend, in die ca. 200 Meter entfernt gelegene Wirtschaft, in der im Hause hergestelltes Bier angeboten wurde. Das selbstgebraute Dunkle erwies sich als sehr süffig. Die Stammgäste des Lokals vermittelten einen anschaulichen Eindruck der Melancholie des Lebens hinter dem Deich. Der Suff gehört da irgendwie mit zu. Beim Bezahlen gab es dann noch einen Hausmacher-Sanddornschnapps aufs Haus. Der regnerische Tag war dann doch noch gerettet. Die letzten Gedanken vor dem Einschlafen galten dann noch der nassen Bekleidung und der Sorge, ob diese morgens wieder trocken sein würde.

2. Tag: Neuhaus bis Hamburg - Blankenese (95 Kilometer)

Der Tag beginnt wie der vorige geendet hat. Im Regen fahren wir zunächst am Deich entlang in die Richtung von Freiburg an der Elbe. Es finden sich allerdings auf dem Weg dorthin immer wieder Straßen, die zu unserem wei-

teren Zwischenziel Stade führen. Also kürzen wir ab und lassen Freiburg nördlich unserer Route liegen. Zu bemerken ist, dass es nicht immer möglich ist, den Deich rund um die Uhr zu befahren. Es gibt dort stellenweise Brücken, die hochgefahren werden, um die Schifffahrt passieren zu lassen. Auch insofern ist eine selten befahrene Straße dem Deich vorzuziehen, bei Regen allemal.

Bushaltestellen gewähren ab und an Schutz vor den stärksten Regenschauern. Nur Schnee und Hagel fehlen noch. Durch Regenschleier sind durchaus die beeindruckenden alten norddeutschen Häuser zu erkennen. Im Alten Land kann man sich zudem bald über eine gute Obsternte freuen. Einen beträchtlichen Teil der Strecke fährt man hinter dem Deich, ohne jedoch die Elbe zu sehen. Dafür viel weite Landschaft.

Stade erreichen wir im Regen. Dieser macht gerade dann eine Pause, als wir in einem großen Café einige Straßen vom Altstadthafen entfernt sehr guten Kuchen anstelle eines Mittagessens zu uns nehmen. Beim Verlassen des Cafés setzt der Regen dann wieder machtvoll ein. Wir verlassen die Altstadt und wenden uns nach Hamburg.



Während der Fährüberfahrt nach Wedel klart es auf. Im Sonnenschein verfolgen wir die Begrüßung eines chinesischen Containerschiffs durch die Schiffsbegrüßungsanlage unweit des Wedeler Fähranlegers.

Von hier könnte man bereits die S-Bahn nach Hamburg-Blankenese nehmen. Dann entgingen einem aber die durchaus eindrucksvollen und neiderzeugenden Villen am steilen Nordufer der Elbe bei Blankenese.



Einer missverständlichen Wegbeschreibung einer Frau folgend, die wir nach dem Weg zu unserem Hotel gefragt hatten, fahren wir zunächst zu weit und machen bei der anschließenden Rückfahrt nach Blankenese Bekanntschaft mit den Hamburger Bergen. Das gibt Punkte für die Bergwertung. Das Hotel Blankenese - das mit 69 Euro p.P. teuerste der Tour - ist modern, zweckmäßig und sauber. In dem argentinischen Restaurant im Erdgeschoss füllen wir unsere Energiespeicher mit Nudelgerichten. Der offene

Rotwein, von dem die Bedienung keine Einzelheiten mitteilen kann, ist richtig temperiert und schmeckt uns hervorragend. Eine Flasche pro Nase lässt uns trotz schlechter Wetterprognose optimistisch in die nähere Zukunft blicken. Sicherlich ließe sich über die Gegend mehr sagen, wenn man trocken unterwegs gewesen wäre.

3. Tag: Hamburg - Blankenese bis Bleckede (60 Kilometer)

Vom Hotel Blankenese in der Schenebecker Landstraße 164 bis zum Radweg am Elbufer sind es noch einige Kilometer. Wegen der großen Distanz zur Hauptroute liegt das Hotel letztlich nicht ideal. Zumindest beginnt der radfahrerische Teil des Tages mit einer entspannenden Abfahrt. Als Nicht-Blankeneser stellt man sich vielleicht doch die Frage, was abgesehen von der Südhanglage und der Güte der baulichen Ausführung der Häuser und Wohnungen - eigentlich so reizvoll daran ist, aus einer (Luxus-)Immobilie auf ein Gewer-

begebet zu blicken. Aber vielleicht erfüllt den Blankeneser beim Anblick der Airbuswerke und diverser anderer Industrien und Gewerbe das gleiche Glücksgefühl, das den Bauern erfassen mag, der beim Blick auf den Hof sein fettes und gedeihliches Viehzeug sieht. Am Ende von Blankenese in Richtung Hamburger Innenstadt muss man dann mal für eine Weile aus dem Sattel und das Rad schieben. Der Radweg führt vorbei an der Altonaer Fischauktionshalle, vor der ja auch der bekannte Fischmarkt stattfindet, über die notorische Hafensstraße und die Landungsbrücken in St. Pauli. Der Weg aus Hamburg heraus soll nicht so toll sein. Wir folgen daher dem Tipp eines Bekannten und nehmen am Hamburger Hauptbahnhof die S-Bahn-Linie 21 Richtung Aumühle.



Die Fahrkarten erhält man an orange-farbenen Fahrkartenautomaten. Versuche, die Karten an DB-Automaten zu ziehen scheitern, obwohl Aumühle als optionales Ziel angegeben wird. Da muss wohl noch die Software nachgebessert werden. Die Fahrt ist mit 4 Euro pro Person zuzüglich 3,50 Euro pro Rad recht teuer. Von Aumühle geht es durch den Sachsenwald nach Geesthacht, wo im Übrigen auch die so genannte Tidenelbe endet. Überraschend ist, welche Erhebungen es

in dem vermeintlich flachen Landstrich so gibt. Nach Geesthacht hinunter rollt es ganz ordentlich. Elbaufwärts passiert man das Kernkraftwerk Krümmel. Vor Lauenburg führt der Radweg dann etwa zehn Kilometer auf Waldwegen, die bei großer Feuchtigkeit stellenweise schwer zu befahren sind.

Hinter der Jugendherberge in Lauenburg geht es dann einen steilen und unbefestigten Lehmhang hinunter. Gute Bremsen und Koordination sind vonnöten. Man fragt sich, wer so etwas als Fahrradweg ausweist - eine Zumutung.

Die altherwürdige Altstadt von Lauenburg weist ein ebenso altherwürdiges Straßenpflaster auf, das die Frage aufwirft, ob man nicht doch besser durch den vor Schaffung des Weges dort vorhandenen Sumpf gefahren wäre. Das aus mehr oder weniger bearbeiteten Findlingen zusammengesetzte Straßenpflaster wird uns fortan begleiten, vor allem in Sachsen-Anhalt trifft man es noch sehr häufig an. Glück haben die Besitzer gefederter Fahrräder. Ihnen bleibt die Wirbelsäulenfolter erspart. Die Träger solcher Straßen sollten mit einem Sonderopfer zu Gunsten der Krankenkassen heran gezogen werden. Bei Lauenburg queren wir die Elbe südwärts über eine Brücke.

Weiter geht es auf dem Elbdeich. Den Fluss sieht man allerdings nur selten. Er ist entweder weit vom Deich entfernt oder der Radweg verläuft hinter dem Deich, der die Sicht auf den Fluss nimmt. Etwa sieben Kilometer vor Bleckede stärken wir uns mit Radler, Kaffee und Kuchen in einem Haus am Deich. In Bleckede kehren wir ein im Hotel "Zum Löwen". Die Bratkartoffeln mit Matjes und Bohnen sind sehr lecker, die Zimmer in dem alten Fachwerkhaus ansprechend renoviert. Insgesamt ein sehr positiver Eindruck.



4. Tag: Bleckede bis Schnackenburg (80 Kilometer)



Der Weg führt weiter entlang des Deichs auf der linken Elbseite.

Die Landschaft ist nach wie vor typisch nordeutsch. Ebenso die Häuser. Eigentlich hatten wir den Tipp bekommen, ab Bleckede auf der rechten Seite der Elbe zu fahren, um die Steigungen im Bereich des hügeligen linken Elbufers vor Hitzacker zu umgehen. Die Fähre bei Bleckede können wir aber leider nicht nutzen. Wir nehmen die nächste sich bietende Überfahrmöglichkeit bei Darchau.

Die Elbfähren sind immer ganz interessante Abwechslungen. Dann geht es weiter bis Bitter. Das liegt gegenüber von Hitzacker. Dieses hübsche Städtchen kann man ohne weiteres als eine der Perlen in der Kette von Orten an der Elbe bezeichnen. Frisch gestärkt während des Aufenthalts in Hitzacker geht es auf der gleichen Flussseite am Deich entlang weiter. Die Elbe ist jedoch nicht mehr lange zu sehen. Bald führt der Weg durch Wiesen, Felder und Wälder. An einem hölzernen Aussichtsturm machen wir kurz Rast. Von dort oben schweift der Blick weit in alle Richtungen. Das linke Elbufer ist hier hoch und ziemlich steil.

Einige Kilometer vor Schnackenburg führt der Elberadweg erstmals durch ehemaliges DDR-Grenzgebiet. Eine Gedenkstätte erinnert an ein Dorf, das der Grenze weichen musste. Kurz vor der Gedenkstätte haben sich "Autonome" in Bauwagen ein trautes und garantiert nicht bürgerlich wirkendes Heim geschaffen. Schnackenburg ist nicht groß, das Angebot an Unterkünften auch nicht. Wir finden aber noch Platz im Hafencafé Felicitas mit ansprechendem Biergarten und Gästezimmern. Diesmal abends kein Matjes, sondern ... Brathering - man bleibt sich treu. Außerdem ist man ja noch im Einzugsgebiet der Küste und Hering war traditionelles Handelsgut.



5. Tag: Schnackenburg bis Arneburg (80 Kilometer)

Im Regen geht es diesmal mit der Fähre von Schnackenburg auf die andere Seite. Warum fällt einem in so einem Moment die Weisheit "Don't pay the ferryman until you're on the other side" ein? Und gab es da nicht in den achtziger Jahren ein schwer erträgliches Lied eines ebenso schwer erträglichen Sängers?

Die Architektur der Häuser ist nicht mehr so ganz traditionell norddeutsch. Niedrigere Backsteinbauten prägen das Bild. Das wirkt alles schon etwas preußischer. Am Weg stehen zunehmend Zwetschgenbäume, die uns mit ihren Früchten locken. Die Landschaft wirkt oft sehr naturbelassen. Gänse und Kraniche wissen das zu schätzen und sammeln sich hier auf ihrem Zug nach Süden. Auch die vielen tieffliegenden Schwalben, die uns umschwirren und mit ihren Flugkunststücken beeindruckend, fressen sich bereits mit den gefürchteten Elbemücken Kraft für die bald beginnende Reise an.



Als nächsten Ort erreichen wir Wittenberge und wenden uns dann nach Havelberg.

Der Weg wird schlechter. Mehr Kopfsteinpflaster, Schlaglöcher, Sandwege und Pfützen. Kurz vor Havelberg können wir dann das Regenzeug ausziehen. Die alte Domstadt lädt uns aber nur kurz zum Verweilen ein. Die Stadt war einmal ein Bollwerk gegen die Wenden. Wir wenden hier auch nicht, sondern gehen zum Italiener gegenüber vom Dom, wo es leckeren Kuchen gibt, den wir als Mittagsmahl inhalieren.

Weiter geht es über die Havel, die kurz darauf in die Elbe mündet. Bei Sandau überqueren wir mit der Fähre den Fluss. Vor Arneburg erhebt sich weithin sichtbar ein riesiges Zellstoffwerk. Der Radweg samt Beschilderung bricht abrupt ab. Beim Radeln durch die wie ausgestorben wirkende Industriegelände fragt man sich schon, ob man alles richtig gemacht hat. "Ihr habt Euch doch bestimmt verfahren!" ruft uns ein auf dem Rad entgegenkommender Mann entgegen. Er klärt uns auf, dass etliche Radfahrer wie wir fälschlich auf der Hauptstraße durch das Industriegebiet weiter fahren anstatt bei der ersten Gelegenheit nach dem Zellstoffwerk links abzubiegen. Von dort wären es nach Arneburg noch etwa sechs Kilometer. Wir fahren jetzt drei Kilometer Umweg.

Die Stadt Arneburg hat eher die Größe eines Dorfs, liegt aber schön und kann eine uralte Kirche und die Ruine einer Burg hoch über der Elbe aufweisen. Die erste Unterkunftsmöglichkeit liegt neben einem Supermarkt und preist als Tagesgericht "Seelacks" an. Wir bevorzugen die alte Rechtschreibung und kehren ein im "Goldenen Anker" (goldene Anker sind übrigens ein wiederkehrendes Motiv bei der Namensgebung elbischer Speisegaststätten). Die Zimmer sind groß und sehr ordentlich. Das Haus macht einen rundum erneuerten Eindruck. Das Essen ist gut und reichlich.



6. Tag: Arneburg bis Burg (70 Kilometer)

Der Elberadweg führt unweit des "Goldenen Ankers" aus dem Ort heraus. Leider ist das Schild von dem Hotel aus nicht erkennbar. Wir folgen stattdessen dem Hinweisschild in die falsche Richtung und machen zunächst unfreiwillig eine Runde durch den Ortskern. Hier besteht also Verbesserungsbedarf. Der Radweg führt über landwirtschaftlich genutzte Wege und ist oft holperig. Bemerkenswert ist die große Zahl an Zwetschgenbäumen, die die Wege säumen.



Tangermünde - ein Ort, von dem man nicht viel gehört hat - überrascht durch sein schönes Stadtbild mit Burganlage, Kirchen altertümlichen Häusern und Gassen. Die zahlreichen ansprechend wirkenden Restaurants zeugen davon, dass man hier auf Tourismus ausgerichtet ist - oder dem Tangermünder mundet es auswärts besser. Bei Tangermünde flüchteten im Jahre 1945 die letzten Teile der deutschen Armee vor den Russen über die Elbe. Wir ziehen auch das linke Elbeufer vor.

Eigentlich hatten wir Rogätz als Ziel angepeilt. Da der Radweg kein Ortseingangsschild aufweist, merken wir erst am Ortsausgangsschild, dass wir Rogätz schon durchquert ha-

ben. Der Elberadweg quert hier den Fluss. Hinweisschilder darauf finden aber nur Radler, die von Süden kommen. Wir begehen den Fehler, nicht in Rogätz zu übernachten, sondern in das vermeintlich vielseitigere, weil größere Burg zu fahren. Burg erweist sich aber in jeder erkennbaren Hinsicht als strukturschwach. Kaum Unterkünfte, kaum Gaststätten. Wir kommen nach umfangreicher Suche im Hotel am Hagen unter. Ein Hotel Garni, das auf den ersten Blick vielleicht nicht unbedingt einlädt - man muss klingeln, damit die Tür geöffnet wird - , aber die Zimmer sind sehr ordentlich und die Wirtin fürsorglich. Am Morgen überrascht sie uns mit Lunchpaketen. Abends gehen wir zum Kroaten in der Nähe des Rathauses. Eine Kneipe, in der wir das Fußballspiel gegen Irland sehen können, ist nicht greifbar. Also sehen wir uns das Spiel im Mäusekino im Hotelzimmer an.

7. Tag: Burg bis Schönebeck (50 Kilometer)



Da Burg nicht unmittelbar am Elberadweg liegt, versuchen wir, die Strecke am Elbdeich wieder aufzunehmen, an dem wir am Vortag die letzte Schild gesehen hatten. Ein Fehler, wie sich nach zehn Kilometer Fahrt im Kreis herausstellt. Die Beschilderung am Deich führt uns zu unserem Ausgangspunkt zurück. Besser wäre es gewesen, wir wären von Burg auf der Bundesstraße in Richtung Magdeburg gefahren. Irgendwann stößt man ohnehin auf die Hinweisschilder zum

Wasserstraßenkreuz zwischen Elbe und Elbe-Havel-Kanal. An letzterem braucht man nur entlang zu fahren, dann kommt man zu der beeindruckenden neuen Trogbücke über den Fluss.

Von diesem Punkt an ist der Radweg endlich einmal in einem Zustand wie man ihn sich wohl erträumen würde. Direkt am Fluss verläuft ein frisches Asphaltband, das praktisch überhaupt nicht holpert. Nichts zu beanstanden. Der Traum währt leider nur kurz. Ab Lostau mäandert der Weg in ziemlich rumpeliger Weise um Felder. Eine gerade Streckenführung hätte es auch getan. Man behilft sich dort aber wohl mit Feldwegen, die zum Radweg deklariert werden. Vor Magdeburg erstrecken sich dann etliche Kilometer lang urige Wiesen mit lockerem Baum- und Strauchbestand, der Radweg wird wieder angenehmer. Von der am Rande dieser Zone gelegenen Gasthaus Herrenkrug in Magdeburg führt eine spektakuläre neue Hängebrücke auf die andere Seite des Flusses. Dort verliert sich der Radweg in Industriebrachen. Magdeburg zeigt sich von seiner hässlichen Seite. Die Tristesse des allgegenwärtigen Verfalls deprimiert.

Die Innenstadt mit dem Dom und dem neu errichteten Hundertwasser-Haus kann diesen Eindruck nur kurz zerstreuen.

Auch die Weiterfahrt aus der Stadt nach Schönebeck bietet dem Auge nichts Erfreuliches. Marode Häuser sowie glatzköpfige Männer in Tarnhosen und mit Kampfhunden bestimmen zeitweilig die Szenerie. Nach der Einquartierung in der Pension müssen wir feststellen, dass die nahe gelegene Gaststätte "Jagdschlösschen" leider nur eine geschlossene Gesellschaft bedient. Stattdessen mästen wir uns mit guter und überreicher Kost beim Griechen "Akropolis" im Stadtzentrum.



8. Tag: Schönebeck bis Torgau (140 Kilometer)



Nach dem Frühstück in Schönebeck radele ich alleine weiter. Da mich der Elberadweg in Sachsen-Anhalt bisher nicht richtig begeistert hat und gerüchteweise der Radweg ab Riesa stromaufwärts erst richtig schön wird, entscheide ich mich dafür, an diesem Tag möglichst viele Kilometer zu machen. Das bedingt, das ich mich vor allem auf oder neben Bundesstraßen fortbewege. Den Elberadweg kreuze ich an diesem Tag nur zufällig. Von Schönebeck fahre ich zunächst Richtung Barby. Die unvermeidliche Bemerkung, dass aus Barby wohl die Barbie-Puppen herkommen, höre ich aus dem Gespräch einer Gruppe von Radlern heraus, die wie ich an der Fähre auf die Überfahrt ans rechte Ufer warten. Die Strecke von Schönebeck nach Barby weist keine Radwege auf. Dank des starken Windes aus Nordwesten segelt man mehr als dass man radelt. Tempo 40 km/h dürfte man mit Gepäcktaschen am Rad selten erreichen. Heute gelingt das auf ebener Strecke ohne größere Anstrengung. Der Wind peitscht die Elbe entgegen ihrer Fließrichtung zu kurzen hohen Wellen auf. Gischt ist zu sehen.

Das Wasser spiegelt dem Himmel nicht mehr und wirkt heute im Gegensatz zu den Vortagen braun und trübe. Nach Norden gegen den Wind zu fahren dürfte bei solchen Bedingungen keinen Spaß machen. Die Überfahrt kostet sensationelle 80 Euro-Cent. Von der Fähre nach Zerbst sind es zwölf Kilometer. Aus dem Ort stammt die spätere Zarin Katharina die Große, was natürlich gewürdigt wird. Einen längeren Aufenthalt scheint der Ort aber nicht wert zu sein. Weiter geht es nach Roßlau an der Elbe, dorthin sind es 15 Kilometer, einen Radweg gibt es dahin nicht. Dessau lasse ich heute aus, da ich es ebenso kenne, wie auch den Wörlitzer Park. Sowohl das Dessauer Bauhaus als auch der sehenswerte Landschaftspark südlich der Elbe sind grundsätzlich besuchenswert. Heute spare ich mir das. Von Roßlau fahre ich nördlich der Elbe Richtung Wittenberg. Kurz hinter Coswig wird das nördliche Elbufer hoch und steil. Rechts neben dem Radweg entlang der Bundesstraße führt ein kurzer - vielleicht 20 Meter langer Stichweg zu einem kleinen Rastplatz, der einen schönen Blick auf die Elbe Richtung Nordwesten bietet.

Wittenberg ist dann - obwohl auch schon bekannt - eine Besichtigung wert. Die im Grunde nur aus zwei sich gabelnden Straßen bestehende Altstadt ist ordentlich restauriert. Das Weltkulturerbe fordert seinen Preis.

Der Elberadweg Richtung Elster ist gut ausgeschildert. Um abzukürzen wende ich mich auf dem kürzesten Wege nach Torgau. Dazu muss man mit dem Rad erstmal einen Weg zur Brücke über die Elbe finden, was wegen spärlicher Beschilderung und teilweise für Radfahrer gesperrten Straßen gar nicht so reibungslos geht. Man muss von der Schlosskirche aus erst auf die Ausfallstraße Richtung Coswig, dann durch eine Unterführung und schließlich entlang der Bundesstraße Richtung Brücke. Auf der Brücke zerrt der Wind an der Kleidung, Haaren und Gepäck. Die Schnellstraße von Wittenberg nach Leipzig wirkt für Radfahrer eher abschreckend. Besser ist es, man wendet sich bei erstbestener Gelegenheit nach Osten. Nach etwas über zehn Kilometern - überwiegend entlang des Elbdeiches - stößt man wieder auf die Bundesstraße von Wittenberg nach Torgau.



Die Straße ist in gutem Zustand und nur mäßig befahren. Die auf den Straßenschildern ausgewiesene Entfernung nach Torgau wächst mit der Annäherung. Sehr ermutigend! Es dürfte sich um ein weder mathematisch noch physikalisch bisher abschließend geklärtes Phänomen handeln, das von Radfahrern allerdings häufiger gesehen wird.

Die Stadt Torgau ist sehr hübsch. Nach ungefähr 140 Kilometern an diesem Tag beschließe ich, dort zu übernachten. Unweit des Marktes findet sich ein "Motel" für Radfahrer, das sehr neu wirkt, das "Hotel-Pension Am Markt". Offenbar ein Neubau in einem alten Innenhof. Restaurants stehen in der Stadt in hinreichender Zahl zur Verfügung. Wie viele andere Radler ende nach einem Stadtrundgang schließlich im "Goldenen Anker" gegenüber des Rathauses.

9. Tag: Torgau bis Wehlen i. S. (140 Kilometer)

Der strahlende Tag beginnt mit einem sehr soliden Frühstück im von mir so genannten "Radler-Motel" - besser wäre wohl "Velotel". Vorbei geht es zunächst am Denkmal der Begegnung der Alliierten bei Torgau im Jahre 1945.

Der Radweg, der unter der Torgauer Elbrücke auf dem altstadtseitigen Ufer beginnt, ist nicht ausdrücklich als Elberradweg bezeichnet. Es ist wohl auch nicht der Elberadweg. Dieser dürfte eher auf dem rechten Flussufer verlaufen. Überhaupt ist festzustellen, dass die Hinweisschilder auf den Elberadweg in Sachsen anders aussehen als im Rest Deutschlands. Das stilisierte "e" steht nicht mehr allein, sondern ist eingebettet in das einheitliche Design von Radwegbeschilderungen mit grüner Schrift auf weißem Grund. Nach etwa fünf Kilometern entlang des Deichs stößt der Weg wieder auf die Bundesstraße Richtung Riesa. Die Bundesstraße verläuft teils weit abseits der Elbe, die Landschaft ist nahezu völlig flach. Die Straße nimmt aber trotzdem jeden Hügel mit, der nicht rechtzeitig im stark wehenden Nord-West-Wind erodiert. Sowohl Riesa als auch das nicht weit entfernt liegende Strehla verfügen über eine beträchtliche Zahl alter Gebäude, die schon ansprechend restauriert sind und eine nette Atmosphäre erzeugen. In Riesa finde ich zunächst keinen Hinweis auf den Elberadweg und folge daher weiter der Bundesstraße Richtung Meißen. Einige Kilometer hinter Riesa wird die Landschaft dann vielseitiger. Die Elbe bekommt beidseitig hohe Ufer. Steil fallen diese lehmigen Hänge zum Fluss ab.



Meißen ist ein Touristenmagnet an der Elbe. Die sich aus der schön restaurierten Altstadt zum Dom und der Festung Albrechtsburg hinaufwindenden Gassen sind voller Leben. Von der Albrechtsburg hat man einen schönen Blick in beide Richtungen des Elbtals. Zu empfehlen ist im Übrigen der Besuch im Restaurant "Vinzenz Richter" am Marktplatz - urig. Einziges Manko: Wegen einer Baustelle an der Uferstraße ist es für Radfahrer schwer, sich zu orientieren. Der Radweg nach Dresden ist nicht so ohne weiteres auszumachen. Vermutlich verläuft die Hauptroute des Elberadwegs zwischen Meißen und Dresden auf dem rechten Ufer der Elbe. Auf dem linken Ufer ist man doch bald wieder auf die Bundesstraße angewiesen. Kurz hinter Meißen wird das Elbtal wieder breiter. Es gibt Platz für einen Radweg. Dafür ist die Landschaft weniger ansprechend. Die Strecke bis Dresden bedarf keiner weiteren Erwähnung.

Dresden kenne ich schon. Deshalb nur kurz auf das rechte Elbufer vor dem Hotel Westin Bellevue um den so genannten Canaletto-Blick - jetzt mit Frauenkirche - zu erhaschen. In der Stadt konkurrieren unzählige Besucher um die Sehenswürdigkeiten. Daher: Weiter! Gut, dass es die Elbe zur Orientierung gibt. Die Hinweise auf Radwege halten leider nicht, was man erwarten könnte. Überhaupt muss man einmal etwas Wasser in den Dresdener Wein schütten: Abgesehen von den bekannten kulturellen Höhepunkten in der Innenstadt-Insel gibt es doch viel architektonische Tristesse zu betrachten.

Höhepunkte auf dem Weg aus der Stadt heraus sind das Blaue Wunder, die Schlösser Albrechtsberg, Lingner-Schloss, Schloss Eckberg und Schloss Pillnitz am gegenüberliegenden Ufer auf dem Weg nach Pirna.



In Pirna sind alle Unterkünfte laut Touristeninformation ausgebucht, also weiter. Das Elbtal wird enger, der Weg auch. Radfahrer konkurrieren mit den wenigen Anliegern um eine schmale Asphaltspur. Auch in dem nach einiger Zeit auftauchenden Ort Wehlen findet sich nicht sofort eine Unterkunft. Ins Auge springt zunächst das "Bauernhäusel" direkt an der Elbe, wo ich später recht ordentlich zu Abend esse. Aber in dem nahe gelegenen und familiär verbundenen "Taubennest" findet sich für 25 Euro (einschließlich Frühstück) noch ein im wahrsten Sinne des Wortes preiswertes Zimmer.

10. Tag: Wehlen i. S. bis Usti nad Labem (Tschechien) und zurück nach Bad Schandau (120 Kilometer)



Die Tour führt ab jetzt durch die landschaftlichen Höhepunkte der Elbereigion. Kurz hinter Wehlen - bei Rathen - erhebt sich die Bastei.

Wenig später schon kommt die Festung Königstein auf ihrem hohen, das Elbtal bestimmenden Felsen in Sicht.

Man sollte um Himmels Willen nicht - wie ich - den Fehler begehen, hinter Königstein auf der linken Flussseite weiter zu fahren. Einem vermeintlichen Radweg folgend gerate ich auf einen alten, mit Kopfsteinpflaster belegten Treidelpfad an der Elbe, der immer enger wird und sich schließlich als Trampelpfad zwischen mannshohen Brennesseln verliert.

In Bad Schandau wechsele ich die Flussseite und fahre weiter über die Grenze nach Tschechien. Kurz hinter der Grenze mache ich den zweiten schweren Fehler des Tages, indem ich einem Hinweis zum größten Felsentor Europas den Hang hinauf folge. Die gute, aber recht steile Straße endet aber ca. sechs Kilometer vor dem Ziel. Die Weiterfahrt mit Fahrrädern auf den Waldwegen ist untersagt. Wieder unten im Tal wende ich mich nach Tetschen. Vorbei an zahlreichen Bordellen geht es nach Böhmen hinein. Der Fahrradweg verläuft allerdings am anderen Ufer.



Abgesehen von einigen Stellen am Flussufer wirkt Tetschen nicht gerade einladend. Man kann sich hier in etwa vorstellen, wie es fünfzehn Kilometer weiter stromabwärts aussehen

würde, wenn nicht über anderthalb Jahrzehnte Billionen von Euro an Transferleistungen geflossen wären. Weiter geht es nach Usti nad Labem. Die Strecke verläuft auf dem Seitenstreifen der stark von Autos und Lastern befahrenen Straße. Spaß macht das nicht. Das Elbtal ist allerdings nach wie vor recht schön, mit hohen Hügeln gesäumt, die jedoch nicht so schroff sind wie die Klippen zuvor.

Als die Straße vor Usti auch noch stark ansteigt, entschieße ich mich zum Abbruch. Prag muss also warten. Als Fahrradtourist ist man in Großstädten ohnehin ein Exot. Die Elbequellen laufen auch nicht weg - anders als das Wasser, das sich aus ihnen ergießt.

Neues Ziel ist Bad Schandau. Diesmal wähle ich den Radweg, der letzte schwere Fehler dieses Tages. Auf tschechischem Gebiet ist der Radweg eine furchtbare Holperstrecke auf dem alten Treidelpfad. Für Fahrräder ohne Federung eigentlich nicht geeignet. Eine Zumutung. In Bad Schandau ist es dann recht schwierig ein freies Zimmer zu bekommen. Am Ende versöhnt dann der deutsche Fußball mit einem 13 zu null gegen San Marino.

11. Tag: Bad Schandau und Kirnitzschtal (45 Kilometer)



An einem strahlenden Morgen - der Wetterbericht sollte mit seinen vorhergesagten 28 Grad recht behalten - breche ich von Bad Schandau nach Ottendorf auf. Um es vorweg zu nehmen: Dort muss man nicht gewesen sein. Das von Sandsteinmassiven gesäumte Tal des besagten Bachlaufs mit den vielen Konsonanten im Namen wirkt mit seiner angenehmen Kühle unter dem Laubdach und den immer wieder einmal durchbrechenden Sonnenstrahlen zauberhaft. Ausblicke gibt es im Tal natürlich nicht.

Zurück in Bad Schandaus Ortsteil Ostrau lasse ich das Rad in der Obhut der Jugendherberge und wandere zum Aussichtspunkt auf dem Schrammstein. Sehr sehenswerter Blick ins Elbtal und über die großartigen Steinformationen des Elbsandsteingebirges.

Am Ende des Tages geht es mit dem Zug von Bad Schandau nach Berlin.

Abschließende Betrachtung

Um es gleich vorweg zu sagen: Schon der Begriff "Elberradweg" bedarf einer näheren Erklärung. Bei einem unbefangenen Leser könnte bei diesem Begriff vor dem geistigen Auge das Bild eines für Radfahrer bestimmten Weges entlang der Elbe entstehen. Nichts wäre allerdings falscher als das. Das, was allgemein als Elberradweg bezeichnet wird, ist eine Reihe mehr - d.h. bis zu ca. 5 Kilometer - oder weniger vom Fluss entfernter Wege, auf denen sich mit mehr oder weniger gutem Willen mit dem Rad fahren lässt. Die Elbe wird man dabei in den seltensten Fällen zu Gesicht bekommen. Wer den Fluss auf einem Zwanzigstel der Strecke sehen kann, darf sich glücklich schätzen. Im Übrigen sind Deiche, Bäume, Wiesen, Gebäude oder Gewerbeflächen im Weg. Daher sollte man den Begriff "Elberradweg" stets mit Gänsefüßchen um das Wort "Elbe" lesen.

Der Elberadweg ist überwiegend gekennzeichnet durch kleine Schilder, die neben dem Symbol des Elberadwegs - dem Buchstaben "e" in kleiner Schrift und blauer Farbe - Pfeile aufweisen, welche die Richtung des Elberadwegs angeben sollen. Nur in Sachsen fehlt dieses Logo regelmäßig. Des Weiteren finden sich Hinweise auf den Radweg Nummer zwei, abgekürzt "R 2". Schön und gut. Nun kann man den Radweg aber in zwei Richtungen befahren. Außerdem finden sich auf beiden Seiten des Flusses Radwege, die alternativ genutzt werden können. Da wäre es natürlich hilfreich gewesen, wenn neben den Pfeilen auf den Schildern auch das nächste größere Ziel in der jeweiligen Richtung angegeben wäre. Jetzt wird vielleicht der eine oder andere einwenden wollen, ja, man wisse ja wohl, wo man hin wolle, und dann müsse man eben Verkehrszeichen lesen können. Dem wäre allerdings entgegen zu halten, dass der Elberadweg oft so weit abseits des Flusses verläuft, dass dieser nicht zur Orientierung heran gezogen werden kann. Ferner sind etliche Schilder so missverständlich angebracht, dass nicht ohne weiteres klar wird, in welche Richtung die Pfeile zeigen. Manche Schilder sind nur aus einer Fahrtrichtung zu entdecken, obwohl sie für beide Richtungen von Bedeutung sind, etwa das Hinweisschild auf die Fähre in Rogätz (nur bei Fahrtrichtung elbabwärts zu erkennen). Wegen der Lücken und der Unklarheiten der Ausschilderung empfiehlt es sich, eine detaillierte Fahrradkarte oder topographische Karten im Maßstab 1:50.000 mitzunehmen.



Angesichts der zahlreichen Holperstrecken empfiehlt sich ein vollgefedertes Rad, wenn man das Skelett schonen will. Weite Teile der Streckenführung - vor allem in Sachsen-Anhalt, aber auch in Sachsen - sind so schlecht, dass ich ihnen die Eignung als Radweg ganz absprechen würde.

© 2006 Stefan Haeder - Berlin