

Übersicht: Donauradweg von Passau bis Wien (335 km)

Die Donau ist (nach der Wolga) der zweitlängste Fluß Europas, und obwohl innerhalb der österreichischen Grenzen nur 12 % der 2.900 Kilometer langen Donau liegen, verbinden viele die Begriffe Donau und Österreich so sehr, daß sie gar nicht anders können, als das eine zu denken, wenn sie das andere meinen.

Die Donau ist die einzige bedeutende europäische Wasserstraße, die von Westen nach Osten fließt. Entsprechend war ihr Tal über Jahrtausende eine wichtige Heer- und Handelsstraße. Schon die Römer errichteten befestigte Lager - z.B. Vindobona und Carnuntum - an ihren Ufern; die Nibelungen zogen längs des Stroms ihrem Schicksal entgegen, und die Kreuzfahrer machten sich entlang der Donau auf ihren Weg nach Osten. Selbst Napoleon war trotz moderner Ausstattung an diese Route gebunden - und erlitt bei Wien eine (vor-)entscheidende Niederlage. Auch die Hunnen, Awaren, Ungarn und Türken orientierten sich auf ihren Wegen nach Westen an dem Wasserlauf.

Für Velotouristen ist heutzutage besonders angenehm, daß der Donauradweg viele reizvolle und vor allem abwechslungsreiche Abschnitte bietet. So fließt die Donau bald nach Passau zunächst mit vielen Windungen und Schleifen zwischen dem Mühlviertel im Norden und dem Innviertel im Süden nach Osten. Das enge, häufig waldgesäumte Tal ist das Ergebnis der über Jahrmillionen dauernden Mühsal der Donau, sich einen Weg durch den harten Granit zu bahnen. Hier wie auf den späteren Etappen radeln Sie an zahlreichen Burgen, Klöstern und Schlössern vorbei, die nicht nur von der Macht des weltlichen und kirchlichen Adels, sondern auch von den häufigen kriegerischen Auseinandersetzungen berichten.



Die Bedeutung als einzige attraktive Ost-West-Route zog natürlich auch zahlreiche Raubritter magisch an, denn den Händlern bot sich trotz der hartgesottenen Diebe kaum eine Alternative zum Flußtransport. Es ist heute kaum mehr nachvollziehbar, welchen hohen Wert die Güter gehabt haben müssen, daß ihretwegen unter größten Entbehrungen die Donauschifffahrt überhaupt betrieben wurde. Beispielsweise war ein Schiffszug mit seinen drei Hauptbooten an die 400 Meter lang und konnte bis zu 400 t Waren befördern. Um ihn flußaufwärts zu ziehen, waren über 50 Pferde notwendig, die paarweise an lange Seile gebunden waren. An der Spitze ritt der „Vorreiter“, dessen Aufgabe die Auslotung der einmündenden Flüsse und Bäche war; denn mangels Brücken mußten die Tiere nicht nur hart arbeiten, sondern auch noch „baden“ gehen.

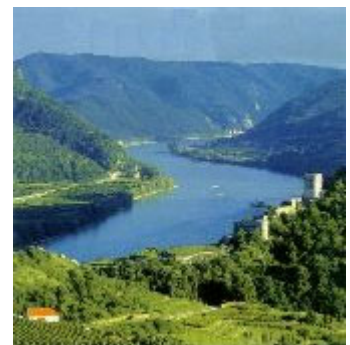
Wegen der Enge des Tals und den unterschiedlich gut geeigneten Ufern wurden einige Boote nur zu dem Zweck mitgeschleppt, die Zugpferde von einem Ufer zum anderen zu bringen. Die „Treppe Wege“, also jene Wege, auf denen die Zugpferde liefen, waren natürlich nicht so gut ausgebaut wie heutzutage. Vielmehr gehörte es zum

Alltag der Schiffer, genauer Knechte, daß ein schweißtriefender Gaul auf dem Weg umgerissen wurde und seinen Reiter mit in den Tod riß. Auch wenn bei dem Ritt durch einen Nebenarm der schlammige Grund ein Pferd zu Fall brachte, fackelten die Knechte auf den Nebentieren nicht lange, sondern zerschlugen mit der Axt das verbindende Seil und gaben Roß und Reiter den Fluten preis.



Nach zahlreichen Windungen erreicht die Donau auf der Höhe von Eferding eine große Niederung, bevor Sie bald darauf nach Linz gelangen, wo noch vor wenigen Jahren die Schwerindustrie die Szenerie beherrschte, man sich nun aber mehr der modernen Kunst und der Hi-Tech verschrieben hat. Vorbei an Enns und Mauthausen geht es weiter durch das weite fruchtbare Machland. Im Strudengau verengt sich das Tal der Donau wieder; denn sie mußte einen Weg durch den harten Granit finden. Der Greiner Strudel, der hier jahrhundertlang den Menschen den Kampf des weichen Wassers mit dem harten Stein darbot, stellte noch bis ins 19. Jh. eine der größten Gefahren für die Donauschiffahrt dar. Heute ist dies kein Problem mehr, denn durch die Sprengung der Klippen wurde die Fahrinne verbreitert und außerdem die Donau für das Kraftwerk Persenbeug aufgestaut. Bis Ybbs bleibt das Tal noch sehr eng, und nur mit Mühe gelang der Bau der Straßen und Eisenbahn.

Nach dem Land der sagenumwobenen Nibelungen folgt die weinselige Wachau. Das enge Tal wird teils von terrassierten Hängen bestimmt, und zahlreiche Ruinen, wie jene von Aggstein, erinnern an die Schwert- und Degenphase des Abendlandes. Wie reichlich hier das köstliche Naß gelesen wurde, ist am „Tausendeimerberg“ in Spitz zu erkennen, denn in guten Jahren sollen seine Reben entsprechend viel Traubensaft gegeben haben. Bald nach Krems beginnt die weite Ebene des Tullner Beckens, wo der Strom bis zu 5 km breite Auen mit Altarmen und Sümpfen schuf. Allerdings hat der Mensch diese Landschaft längst weitestgehend zerstört, und zahlreiche Gräben entwässern die Wiesen.



Nachdem Sie die Mahnmale der hochentwickelten Industriekultur, nämlich das Atomkraftwerk Zwentendorf und das Donaukraftwerk Greifenstein, passiert haben, stehen Sie wie einst Napoleon vor den Toren Wiens. Die früher unvermeidlichen, alljährlichen Frühjahrsüberschwemmungen, bedingt durch die Schneeschmelze, werden heute durch die Anlage der Neuen Donau verhindert. „Abfallprodukt“ dieser Hochwasserschutzanlage ist das ca. 20 km lange Naherholungsgebiet der Wiener, die Donauinsel, auf der Sie vollkommen verkehrsfrei bis fast ins Zentrum der Hauptstadt radeln können.

Zur gefälligen Beachtung: Auf fast der gesamten Länge bietet der österreichische Donau-Radweg inzwischen zusätzlich zur ursprünglichen Route eine Alternativstrecke auf dem gegenüber liegenden Ufer; denn nach und nach haben die Gemeinden ge-

merkt, daß Velotouristen eine zahlungskräftige Kundschaft darstellen. Diskutierfreudige Zeitgenossen mögen Gefallen daran finden, lang und breit zu erörtern, warum auf welchem Abschnitt unbedingt die andere Seite statt der hier vorgeschlagenen benutzt werden sollte. Abgesehen davon, daß die Unterschiede oft nur unbedeutend sind, sollte sich die Wahl mehr an den persönlichen Bedürfnissen als an vermeintlich wichtigen Streckeneigenschaften orientieren. Z.B. kann es durchaus trügerisch sein, wenn man auf einem (kurzen) Teilstück auf oder direkt neben der Straße radelt und sich von den Kfz belästigt fühlt, vom einen auf das andere Ufer zu schauen und zu meinen, daß dort doch weniger (Kfz-)Verkehr sei und es deshalb angenehmer sein müßte, dort zu radeln. Denn manchmal ist drüben einfach noch weniger Platz im oft engen Tal, und dann stört selbst die geringere Zahl der Kfz mehr, als wenn man auf einem Radweg neben einer Bundesstraße fahren muß.



Entscheiden müssen Sie, aber richten Sie sich im Zweifelsfalle eher danach, welche Orte Sie besuchen, was Sie sich anschauen und wo Sie pausieren oder übernachten möchten. Die Qual der Wahl wird zudem dadurch gemildert, daß es einige Brücken und vor allem auch Fähren gibt, so daß man gut und gerne im Zickzackkurs fahren kann. Um keine unnötige Verwirrung zu stiften, wird im Folgenden immer nur eine Seite ausführlich beschrieben und auf die Alternativen am anderen Ufer nur kurz hingewiesen.

Viel Vergnügen sowie Rad- und Speichenbruch wünscht

Ihr Hinnerk R. Ginster