

MONICA NANETTI

MIT DEM FAHRRAD DURCH EUROPA

DIE BESTEN MEHRTAGES-TOUREN
FÜR JEDES FITNESSLEVEL

50
TOUREN
ENTLANG
DES
EURO-
VELO



DELIUS KLASING

MONICA NANETTI

**MIT DEM
FAHRRAD DURCH
EUROPA**

**DIE BESTEN MEHRTAGES-
TOUREN FÜR JEDES
FITNESSLEVEL**

**50
TOUREN ENTLANG DES EUROVELO**

DELIUS KLASING VERLAG

Inhalt

EINLEITUNG MIT DEM FAHRRAD AUF REISEN DAS EUROVELO-NETZ

ITALIEN

Via Francigena

A.I.D.A.

Veltlin-Radweg

Abruzzen Bike to Coast

FRANKREICH

Loire-Radweg

Route des Grandes Alpes

Véloroute des Deux-Mers

La Véloscénie

GROSSBRITANNIEN

Hadrian's Cycleway (Hadrianswall-Radweg)

The Cornish Way Cycle Route

Hebridean Way

Great North Trail

DEUTSCHLAND

Mainradweg

Romantische Straße

Berliner Mauerweg

Weinstraße

SPANIEN

Cammino di Santiago (Jakobsweg)
Vía Verde de Ojos Negros und Vía Verde Xurra
Gran Canaria Süd-West

TSCHECHISCHE REPUBLIK

Ohře-Radweg

POLEN

Green Velo
Dunajec-Radweg

ÖSTERREICH

Donau-Radweg
Salzkammergutradweg

SCHWEIZ

Alpenpanorama-Route

NORWEGEN

Kanalruta

NIEDERLANDE

Rund ums IJsselmeer

FINNLAND

Näsijärvi – Karhunkaataja

SLOWENIEN

Trans Slovenia 01

PORTUGAL

Ecovia do Litoral

DÄNEMARK

Ochsenweg

ISLAND

Hringvegur

**OHNE GRENZEN ITALIEN - SLOWENIEN -
KROATIEN**

Parenzana

ÖSTERREICH - ITALIEN

Alpe Adria Radweg

DEUTSCHLAND - ÖSTERREICH - ITALIEN

Freundschaftsradweg München-Venezia

FRANKREICH - GROSSBRITANNIEN

Avenue Verte

TSCHECHISCHE REPUBLIK - DEUTSCHLAND

Oder-Neiße-Radweg

DEUTSCHLAND - SCHWEIZ - ÖSTERREICH

Bodensee-Radweg

**NORWEGEN - SCHWEDEN - DÄNE-MARK -
DEUTSCHLAND - NIEDERLANDE - BELGIEN -
FRANKREICH - GROSSBRITANNIEN**

Nordseeküsten-Route

EuroVelo 12

**SCHWEDEN - FINNLAND - RUSSLAND - ESTLAND -
LETTLAND - LITAUEN - POLEN - DEUTSCHLAND -
DÄNEMARK**

Ostseeküsten-Route

EuroVelo 10

**NORWEGEN - FINNLAND - SCHWEDEN - DÄNEMARK -
DEUTSCHLAND - TSCHECHISCHE REPUBLIK -
ÖSTERREICH - ITALIEN - MALTA**

Sonnen-Route

EuroVelo 7

**BILDNACHWEIS
DIE AUTORIN, IMPRESSUM**



Einleitung

Für manche ist es beinahe ein Lebensstil, für andere ein Mythos, ein Projekt, ein lang gehegter Wunsch: Sich auf ein Fahrrad zu schwingen, um ferne Länder oder verborgene Winkel in der Heimat zu erkunden, ist der Traum vieler Menschen, unabhängig von Alter und körperlicher Verfassung. Nicht zufällig erfährt der Radtourismus in den letzten Jahren in ganz Europa einen bemerkenswerten Aufschwung, begünstigt durch ein stetig wachsendes Netz von Radwegen und Serviceeinrichtungen. Eine Tendenz, die nicht überrascht, entsprechen Radreisen doch perfekt immer mehr verbreiteten kollektiven Bedürfnissen und Weltanschauungen. Diese Art des Reisens zeichnet sich primär durch Umweltfreundlichkeit aus, denn das Fahrrad ist ein »leichtes«, ökologisches Verkehrsmittel, das weder Luftverschmutzung noch Lärm verursacht und keine mächtige Infrastruktur benötigt. Überdies »zwingt« es, mit leichtem Gepäck ohne unnütze Dinge unterwegs zu sein, und erzieht somit zu einem achtsameren und verantwortungsbewussteren Konsumverhalten.

Ein zweiter Aspekt, der mit dem vorigen einhergeht, ist die kontinuierliche Entwicklung von Spielarten des langsamen Tourismus (zu Fuß oder per Rad), der in diametralem Gegensatz zu den bis vor wenigen Jahren trendigen Kurzurlaube steht. Hier geht es vielmehr um eine Philosophie im Zeichen der Wiederentdeckung von Zeit, Raum und selbstbestimmtem Tempo in Verbindung mit einer gesunden, nicht extremen körperlichen Aktivität, der Freude

an der Begegnung sowie am Dialog und dem unmittelbaren Kontakt mit der Natur.

Nicht zu vergessen sei der dem Radfahren an sich innewohnende Reiz, diese instinktive Freude, die Menschen jedes Alters eint. Radreisen heißt Reisen in absoluter Freiheit, ohne Grenzen und Zwänge, einzig und allein geleitet von der Begeisterung dafür, neue Landschaften und Ausblicke zu entdecken.

Dieses Buch beschreibt Radrouten quer durch Europa, die aufgrund ihrer besonderen Reize und Vielfältigkeit ausgewählt wurden. Diese Vielfältigkeit ist der außerordentlichen Fülle an Attraktionen quer über den gesamten Kontinent zu verdanken, wie unberührte Naturlandschaften, Kunststädte, hohe Gipfel, Zeugnisse der Vergangenheit, traditionelle Dörfer und hochmoderne Metropolen. Ein Kaleidoskop von Eindrücken, die man vom Fahrrad aus noch einprägsamer und intensiver gewinnt.

Vielfalt ist auch das Thema bei der Länge der Radrouten. Die Vorschläge reichen von Strecken mit wenigen Hundert Kilometern, die an einem langen Wochenende zu bewältigen und Etappe für Etappe detailliert beschrieben sind, bis zu monatelangen »großen Touren« von einem Ende des Kontinents zum anderen. Letztgenannte Routen wurden in Abschnitte unterteilt, die auch als Grundlage für kürzere Reisen dienen können. Desgleichen wird auch auf Routen verschiedener Art eingegangen, um einen Mix an Vorschlägen für Radfahrende mit unterschiedlichen Voraussetzungen und Fitnessniveaus zusammenzustellen, wie Einsteiger*innen, Familien mit Kindern, Langstreckenfahrer*innen sowie Sportliche mit Vorliebe für steile Bergfahrten und Ausflüge ins Gelände. Dabei ist es größtenteils nicht so sehr die Strecke an sich, die den Unterschied macht, sondern die Art, wie sie zurückgelegt

wird. Ein und dieselbe Route kann sich anstrengend und herausfordernd gestalten, wenn sie in wenigen Stunden bewältigt wird, sie kann aber auch entspannend und vergnüglich erlebt werden, wenn man sie, aufgeteilt auf zwei Tage, gemütlich fahrend hinter sich bringt. Die Tages- und Kilometerangaben sind für eine durchschnittlich trainierte Person berechnet und können je nach Erfahrung und Fitnesslevel stark variieren. Sämtliche Routen sind für traditionelle Fahrräder (muskelkraftbetrieben) ausgelegt, können aber auch mit E-Bikes mit Tretunterstützung befahren werden.



Eine letzte Anmerkung: Das europäische Straßennetz ändert sich ständig und damit auch die Radrouten. Die Strecken

werden laufend aktualisiert, viele Radwege sind derzeit im Entstehen. Vor dem Reiseantritt empfiehlt es sich daher, die aktuelle Lage zu überprüfen oder sich einfach vom Reiz der gewählten Route inspirieren zu lassen und Überraschungen und Programmänderungen als ergänzende Komponente einer Art des Reisens zu akzeptieren, die – noch lange vor dem Körper – dem Geist Freiheit verleiht.

Mit dem Fahrrad auf Reisen

Radreisende im Porträt

Lassen Sie uns gleich ein Missverständnis ausräumen: Typische Radreisende gibt es nicht, ebenso wenig wie es besondere körperliche Voraussetzungen gibt, die diese Aktivität einzig und allein bestimmten Personenkreisen ermöglichen. Ganz im Gegenteil, denn das Grundprinzip von Radreisen lautet Freiheit. Dies bedeutet in erster Linie die Freiheit, Routen, Tempo und tägliches Pensum selbst zu wählen. Es gibt keine Einstufungen oder Rangordnungen, und es gibt auch nicht zwingend einen Unterschied zwischen dem Vergnügen und dem Genuss beim Bezwingen steiler Dolomitenpässe mit hoher Geschwindigkeit oder beim gemütlichen Radwandern in der Ebene mit häufigen Stopps, um die Landschaft zu bewundern und lokale Spezialitäten zu verkosten.

Eine Radreise ist für die meisten Menschen machbar – in der Gruppe, zu zweit oder in glückseliger Einsamkeit – und nicht nur etwas für sportliche, junge Leute und tollkühne Abenteurer*innen. Dies gilt umso mehr, als die steigende Verbreitung von E-Bikes mit Tretunterstützung den Kreis der Radreisenden erweitert hat und es auch beinahe vollkommen untrainierten Personen ermöglicht, sich auf diese Art des Reisens einzulassen. Ein solcher Urlaub ist

auch für Familien mit Kindern ideal und erfordert nur etwas Vorbereitung und mehr Achtsamkeit bei der Wahl der Route und der Einteilung der Etappen. Die Kleinsten können auf Kindersitzen oder in eigens dafür vorgesehenen Anhängern befördert werden, während es die Größeren sicher begeistert, selbst in die Pedale treten zu dürfen. Viele europäische Länder verfügen über sichere Radwege, auf denen ein sieben- oder achtjähriges Kind mit einem Minimum an Übung ohne Weiteres in der Lage ist, Tagesetappen von 20 bis 30 km zurückzulegen.

Der europäische Kontinent bietet eine außerordentliche Vielfalt an Radrouten, angefangen von fordernden Bergstrecken mit großen Höhenunterschieden bis zu gemütlichen flachen Wegen entlang von Flussläufen, unter denen jede*r Radreisende die für die eigenen Bedürfnisse passende Lösung finden kann. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass jedes Land dem Radfahren eine sehr unterschiedliche Bedeutung beimisst. Da sind traditionell fahrradfreundliche Länder, wie etwa die Niederlande, Dänemark und - mit Einschränkungen - auch Deutschland und Österreich, wo das Rad ein gängiges, sehr verbreitetes Verkehrsmittel darstellt und ein engmaschiges Radwegenetz neben einer soliden Kultur des Respekts für Radfahrer*innen vorhanden ist. Andere Länder haben erst vor einigen Jahren in diese Entwicklung investiert und reizvolle, ansprechende Radrouten geschaffen, wie Frankreich, die Schweiz und in jüngerer Zeit auch Polen, Slowenien und Tschechien. Und dann gibt es Länder wie Italien, Spanien oder Portugal mit landschaftlich, historisch und kulturell außerordentlich interessanten Radrouten, wo jedoch nicht immer eine durchgehende Infrastruktur vorhanden ist, um sich sicher und in aller Ruhe mit dem Rad fortbewegen zu können, und daher ein gewisses Maß an »Straßenerfahrung« erforderlich ist.

Auch hinsichtlich der Organisation der Reise gibt es unzählige Optionen. Beinahe ganz Europa ist – mit Ausnahme einiger abgelegener Gebiete – dicht besiedelt. Dies bedeutet, dass es sehr einfach möglich ist, die Etappen nach Belieben abzuändern und diverse Unterkünfte zu finden. Auf den meisten Routen hat man daher die Wahl, ob man mit Zelt und Schlafsack völlig autonom unterwegs ist (wobei diese Variante aufgrund des höheren Gewichts des Gepäcks sportlicheren Fahrer*innen vorbehalten und eigentlich nur in einigen dünn besiedelten Gegenden, vor allem im hohen Norden, unerlässlich ist) oder in einer Unterkunft übernachtet. Das diesbezügliche Angebot ist enorm und reicht von günstigen spartanischen Herbergen (vor allem entlang von Pilgerwegen) über Bed & Breakfast, Pensionen und Privatzimmer bis zu Luxushotels. Daneben gibt es immer mehr »Bike-Hotels«, zugeschnitten auf die spezifischen Bedürfnisse von Radreisenden (sicherer Parkplatz für die Nacht, Werkzeug und in manchen Fällen auch Wäscheservice), die in verschiedenen nationalen oder internationalen Netzwerken organisiert sind. Die zunehmende Verbreitung des Fahrradtourismus hat auch zu einer Vielzahl spezialisierter Reiseveranstalter und -büros geführt, die verschiedene Modelle anbieten: von der »All-inclusive«-Gruppenreise mit Gepäcktransport von einer Etappe zur nächsten bis zu unabhängigen Reisen, für die nur das Roadbook zur Verfügung gestellt wird und die Übernachtungen gebucht werden. Eine solche Entscheidung wird ganz individuell getroffen. Erfahrene Radtourist*innen bevorzugen normalerweise, eigenständig und ohne übermäßige Planung unterwegs zu sein und die Reisegestaltung den Umständen und der Laune zu überlassen, um das Vergnügen totaler Freiheit zu genießen. Hingegen kann eine vor Ort ansässige Anlaufstelle, die bereits ausgearbeitete Pakete und Routen anbietet, die

Organisation (vor allem in unbekanntem Ländern, deren Sprache man nicht beherrscht) erheblich erleichtern, körperliche Anstrengungen mindern und mehr Sicherheit bei Problemen und Schwierigkeiten jeglicher Art bieten. Für jene, die sich die ersten Male auf eine Radreise begeben, hat eine solche Lösung viele Vorteile.



Die »klassische« Ausrüstung mit Packtaschen am vorderen und hinteren Gepäckträger.



Das perfekte Reiserad mit »Bikepacking«-Ausrüstung. Die direkt am Rahmen angebrachten Packtaschen garantieren Wendigkeit.

Ausrüstung und Technologie

Die Wahl des Reisefahrrads hängt von verschiedenen Faktoren ab: Geht es über nicht asphaltierte oder holprige Streckenabschnitte, will ich mehr oder weniger Gepäck mitnehmen, wie viele Höhenmeter sind zu bewältigen? Grundsätzlich gibt es zwei Arten von Rädern, die für diese Aktivität absolut nicht empfehlenswert sind, nämlich robuste, jedoch schwere und nicht sehr leichtgängige Citybikes ohne oder mit nur sehr wenigen Gängen sowie Rennräder, die sich zwar durch Leichtigkeit und Schnelligkeit auszeichnen, aber recht empfindlich (vor allem jene mit Carbonrahmen), schwierig mit Taschen und Reisezubehör zu bepacken sind und sich wegen der schmalen, profillosen Reifen für nicht asphaltierte Streckenabschnitte absolut nicht eignen. Abgesehen von diesen beiden Extremen sind alle anderen Lösungen passend. Für Routen mit Gebirgspfaden sind Mountainbikes zu bevorzugen, während Gravelbikes bei Routen mit verschiedenen Untergründen immer mehr Freund*innen finden, weil sie die Stabilität von Mountainbikes mit einer besseren Leichtgängigkeit auf Asphalt vereinen. Die einzigen wirklich unabdingbaren Voraussetzungen sind im Wesentlichen eine ausreichende Anzahl an Gängen, um Steigungen zu bewältigen (auch bei der flachsten Route unvermeidlich), ein bequemer und erprobter Sattel, gute Bremsen (am besten Scheibenbremsen) und die Möglichkeit, das Gepäck stabil zu befestigen.

Was das Gepäck betrifft, stehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Wahl, quasi als Symbol unterschiedlicher Philosophien, wie an die Reise herangegangen wird. Auf der einen Seite sind da die traditionellen Radtaschen, die mit Haken am hinteren Gepäckträger (und auch am eventuell

vorhandenen vorderen, dem sogenannten Lowrider) befestigt werden. Dazu kommt üblicherweise eine kleine Lenkertasche. Die großen Taschen haben ein beachtliches Fassungsvermögen (die gängigsten Modelle fürs Hinterrad fassen zwischen 20 und 25 Liter), sind praktisch anzubringen und abzunehmen und ermöglichen, alles Nötige für eine komfortable Reise auf relativ bequeme Weise mitzuführen. Allerdings wird das Rad durch das Eigengewicht der Taschen und den oder die Gepäckträger schwerer und weniger wendig und schnell. Die alternative Lösung, in den letzten Jahren vor allem bei einem jüngeren und sportlicheren Publikum beliebt, besteht im sogenannten Bikepacking. Dabei werden die Taschen direkt am Fahrradrahmen, an der Gabel, unter dem Sattel und unter dem Lenker befestigt, wodurch auf Gepäckträger verzichtet werden kann. Die Kehrseite der Medaille ist ein deutlich kleineres Platzangebot und weniger Komfort beim Aufladen und Abnehmen des Gepäcks.

Was den Rest der Ausrüstung betrifft, gibt es wirklich nur wenige grundlegende Dinge: Helm, gepolsterte Radhose, Schutzhandschuhe, Werkzeugtasche mit einem Reifenflickset, Mehrzweckwerkzeug für kleine Reparaturen und eine robuste Kette mit Schloss. Darüber hinaus liegt es im eigenen Ermessen, ob man seine Ausrüstung um weiteres technisches Zubehör ergänzt oder sich mit der Grundausstattung auf den Weg macht. So ist es beispielsweise sehr bequem, mit einem GPS-Gerät unterwegs zu sein – welcher Art auch immer die geplante Strecke ist (für beinahe alle stark frequentierten Radwege gibt es ausgearbeitete Tracks, die im Internet im Allgemeinen kostenfrei heruntergeladen werden können).

Ein Fahrradnavi ist bei spärlich ausgeschilderten Routen und in dünn besiedelten Gegenden beinahe unerlässlich, kann

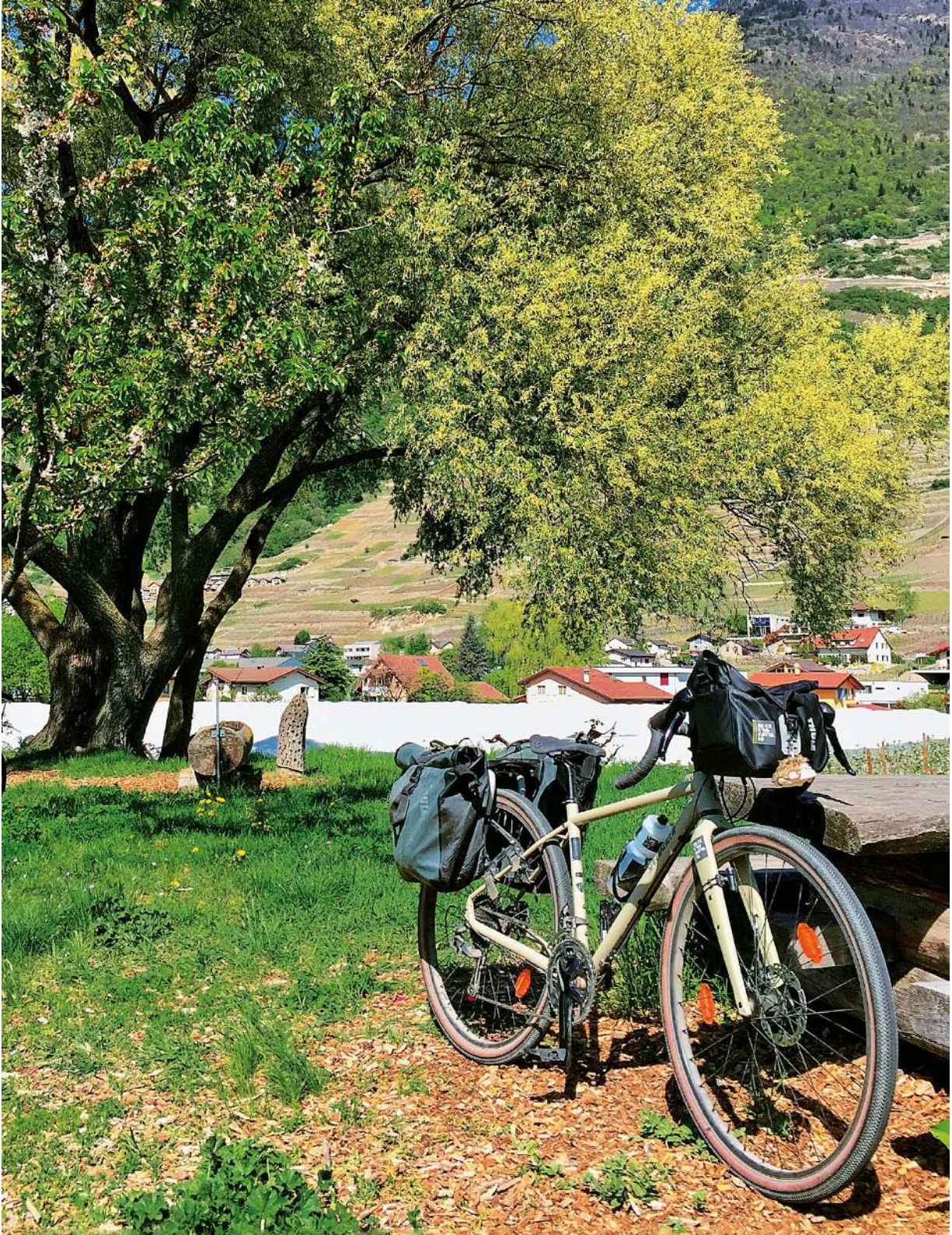
sich aber auch auf den erprobtesten Strecken als nützlich erweisen, um Distanzen und Umwege zu berechnen und nach den unvermeidlichen Momenten der Zerstreuung weiterzuhelfen. Die Möglichkeiten sind zahlreich, denn auf dem Markt gibt es hochentwickelte GPS-Geräte. Für jene, die sich nicht in abgelegene Gegenden wagen, kann das Smartphone mehr als ausreichend sein; zu beachten ist dabei allerdings, dass die Verwendung dieser Funktion den Akkuverbrauch deutlich steigert.

Reisevorbereitung

Die Planung einer Radreise ist Teil des Erlebnisses und des Vergnügens. Sie beginnt mit der Wahl der Destination und dem Studium der Strecke. Obwohl es nicht nötig ist, die einzelnen Etappen vorab festzulegen, ist es doch ratsam, eine grundsätzliche Vorstellung über das Fahrtempo zu haben, um sich des tatsächlichen Zeitaufwands für die Strecke bewusst zu werden. Anders ist die Situation, wenn die Reise in unwegsame, dünn besiedelte Gebiete führt. Selbst wenn man im Zelt übernachtet, empfiehlt sich in diesem Fall eine gewisse Sorgfalt bei der Planung der Tagesetappen, um sicherzugehen, dass man Möglichkeiten zur Versorgung mit Essen, Wasser und Sonstigem vorfindet.

Langstreckenfahrer*innen kalkulieren 70 bis 80 km als ideale Länge für eine Tagesetappe, davon ausgehend, dass das Gelände gut fahrbar ist und keine besonders herausfordernden Steigungen aufweist. Eine solche Distanz erlaubt, an interessanten Punkten für Besichtigungen anzuhalten und nicht zu spät am Zielort einzutreffen, um noch einen entspannten Abend genießen zu können. Es handelt sich dabei jedoch um einen Durchschnittswert, da noch viele weitere Faktoren zu berücksichtigen sind, wie etwa Höhenmeter und Trainingszustand. 100 bis 110

Tageskilometer in flachem Gelände sind für durchschnittliche Radfahrer*innen zu bewältigen. Reist man jedoch mit Kindern, reduziert sich die Etappenlänge beträchtlich. Zu den besten Informationsquellen zählt ohne Zweifel das Internet, denn für beinahe alle bekannteren Radrouten gibt es eine Website mit praktischen Hinweisen. Auch die Seiten der Tourismusbüros der ausgesuchten Länder oder Regionen haben im Allgemeinen einen Downloadbereich mit Informationen für Radfahrer*innen. Außerdem sind viele aktuelle Hinweise aus erster Hand erhältlich, wenn man sich in Themengruppen in den sozialen Netzwerken umsieht, in denen es um die einzelne Strecke oder ganz allgemein um das Thema Radreisen geht. Zudem besteht die Möglichkeit, gezielte Fragen zu stellen und sich mit anderen Reisenden auszutauschen, die bereits entsprechende Erfahrungen gesammelt haben. Ein wichtiges Kapitel ist schließlich die Planung des Fahrradtransports zum Ausgangspunkt und vom Endpunkt der Radroute, der sich manchmal als der aufwendigste Teil der gesamten Reise erweist. Für den Transport mit dem Flugzeug ist es erforderlich, das Fahrrad sehr sorgfältig zu verpacken, die Luft aus den Reifen zu lassen und abstehende Teile abzumontieren. Für den Bahntransport gelten in jedem Land eigene Regeln, die nicht immer einfach zu verstehen sind: Manchmal ist es zulässig, das Rad, so wie es ist, in eigens dazu vorgesehenen Waggons zu befördern, in anderen Fällen muss es zerlegt verstaut werden. Auch dies gehört zum Reiseerlebnis. Eventuelle Schwierigkeiten werden aber durch eine Art des Reisens wettgemacht, die an Faszination und Vergnügen ihresgleichen sucht. Wie hat es doch vor langer Zeit schon John Fitzgerald Kennedy zusammengefasst: »Nichts ist mit dem schlichten Vergnügen einer Radtour vergleichbar.«



Radreisende fahren immer häufiger Gravelbikes, da sie sowohl auf asphaltiertem als auch auf nicht asphaltiertem Untergrund vielseitig einsetzbar sind.

Das EuroVelo-Netz

EUROVELO 1 - Atlantic Coast Route • Von Norwegen nach Portugal	11.000 km	6 Länder
EUROVELO 2 - Hauptstadt-Route • Von Irland nach Russland	5.000 km	7 Länder
EUROVELO 3 - Pilger-Route • Von Norwegen nach Spanien	5.300 km	7 Länder
EUROVELO 4 - Mitteleuropa-Route • Von Frankreich in die Ukraine	5.100 km	7 Länder
EUROVELO 5 - Via Romea Francigena • Von Großbritannien nach Italien	3.200 km	7 Länder
EUROVELO 6 - Atlantik - Schwarzes Meer • Von Frankreich nach Bulgarien	4.450 km	10 Länder
EUROVELO 7 - Sonnen-Route • Von Norwegen nach	7.700 km	9 Länder

Malta

EUROVELO 8 - Mittelmeer-Route • Von Spanien nach Zypern 7.500 km 10 Länder

EUROVELO 9 - Ostsee-Adria-Route • Von Polen nach Kroatien 2.050 km 6 Länder

EUROVELO 10 - Ostseeküsten-Route • Rundweg 9.000 km 9 Länder

EUROVELO 11 - Osteuropa-Route • Von Norwegen nach Griechenland 6.550 km 11 Länder

EUROVELO 12 - Nordseeküsten-Route • Von Norwegen nach Großbritannien 7.050 km 6 Länder

EUROVELO 13 - Iron Curtain Trail • Von Norwegen in die Türkei 9.950 km 20 Länder

EUROVELO 14 - Gewässer von Mitteleuropa • Von Österreich nach Ungarn 1.125 km 2 Länder

EUROVELO 15 - Rheinradweg • Von der 1.500 km 4 Länder

Schweiz in die Niederlande

EUROVELO 17 - Rhoneradweg • Von der Schweiz nach Frankreich	1.250 km	2 Länder
---	----------	----------

EUROVELO 19 - Maasradweg • Von Frankreich in die Niederlande	1.050 km	3 Länder
--	----------	----------



Der Traum von einem zur Gänze mit dem Rad befahrbaren Europa liegt noch in weiter Ferne, aber in den vergangenen Jahrzehnten wurden wichtige Schritte in diese Richtung gemacht. Im Mittelpunkt der Vision steht das EuroVelo-Projekt, das auf einer Idee aus dem Jahr 1995 beruht: ein europäisches Netz von Radfernwegen, das den gesamten Kontinent durchzieht und verbindet, entwickelt und koordiniert vom Europäischen Radfahrerverband (European Cyclists' Federation - ECF) in Zusammenarbeit mit einem Netzwerk nationaler Zentren.

Es handelt sich um ein in kontinuierlicher Entwicklung befindliches Projekt, das im Jahr 2021 ein Netz von 17 EuroVelo-Strecken durch 42 Länder über insgesamt rund 90.000 km umfasst und dabei häufig viele der bekanntesten nationalen Radwege einschließt und diese an eine größere Route anbindet. Jede Strecke trägt einen spezifischen Namen, angelehnt an das Gebiet, durch das sie verläuft, oder an ein bestimmtes Thema und ist mit einer Nummer versehen. Letztere ist praktisch, um sofort die Ausrichtung der Radroute zu erfassen: Gerade Zahlen stehen für Strecken, die von Osten nach Westen (und umgekehrt) verlaufen, während ungerade Zahlen Strecken bezeichnen, die von Norden nach Süden (und umgekehrt) verlaufen. Derzeit sind die Routen in der letztgenannten Richtung zahlreicher. Aus diesem Grund reicht die Nummerierung bis 19, während es bisher noch keine EuroVelo-Routen mit den Nummern 16 und 18 gibt.

Die Idee eines zur Gänze an ein engmaschiges Radwegenetz angeschlossenen Kontinents ist äußerst reizvoll. Bereits heute stellt EuroVelo weltweit das größte Radwegenetz seiner Art dar. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass derzeit nicht alle Strecken auf demselben Entwicklungsstand sind.

Neben einigen vollständig ausgebauten und beschilderten Strecken (oder Streckenabschnitten) auf einer Gesamtlänge von rund 43.000 km gibt es andere, die noch in einem Zwischenstadium des Ausbaus oder abschnittsweise sogar nur »auf der Karte« vorhanden sind und daher über das normale Straßennetz verlaufen. Im Jahr 2020 bestand das Netz aus 28 Prozent Radwegen oder Radspuren, 40 Prozent verkehrsarmen Asphaltstraßen, 13 Prozent nicht asphaltierten Straßen und aus 19 Prozent verkehrsreichen Asphaltstraßen.

Das EuroVelo-System bietet auf jeden Fall ein ausgezeichnetes Referenzschema für alle Reisenden auf zwei Rädern, die den vorgeschlagenen Routen ganz oder teilweise folgen, aber auch verschiedene Streckenabschnitte nutzen können, um eine auf die persönlichen Bedürfnisse zugeschnittene Route zusammenzustellen. Es gibt nämlich Angebote für alle Arten von Radreisenden: abenteuerlustige »Pionier*innen«, Familien mit Kindern, wenig trainierte Einsteiger*innen, Natur-, Wein- und Kulinarikfans ... Auch hinsichtlich der Beschilderung der Strecken ist die Situation ziemlich unterschiedlich. Viele Teilstücke der EuroVelo-Routen sind bereits vollständig mit spezifischen Angaben ausgeschildert, aber es gibt – auch entlang ein und derselben Strecke – abschnittsweise Lücken. Auf der offiziellen EuroVelo-Webseite lässt sich die Situation auf jeder einzelnen Route überprüfen, indem man die Karte der gewählten Strecke anklickt. Die grünen Abschnitte sind nach dem Standard des ECF zertifiziert, die gelben sind Radwege mit EuroVelo-Beschilderungen in beiden Richtungen, die roten sind gut ausgebaute Strecken, die über bereits bestehende und beschilderte nationale Radwege verlaufen, aber noch nicht mit speziellen EuroVelo-Tafeln ausgestattet sind. Rot gestrichelte Abschnitte sind bestehende Radwege, deren Eigenschaften (einschließlich Beschilderung) nicht

den EuroVelo-Standards entsprechen. Die rot punktierten Abschnitte schließlich sind noch in der Studien- und Planungsphase. In vielen Fällen sind auch GPS-Tracks verfügbar, die man normalerweise von Internetseiten der Länder herunterladen kann, durch die die Route führt. Kürzlich wurde zudem eine Smartphone-App mit interaktiven Karten und verschiedenen Funktionen entwickelt, auch wenn sie momentan nur einige der Strecken umfasst (EV1, EV3, EV5, EV8, EV10, EV13). Auf jeden Fall bietet die offizielle Website alle wichtigen Informationen, um die Route einzuschätzen und auszuwählen und um zu weiteren nützlichen Informationsquellen zu gelangen.

www.eurovelo.com

