

## Länderinformation Radwandern Polen

nach: Herbert Lindenberg: Das Europa-Bikebuch, Reise Know How Verlag Markgröningen 1997, S.374 bzw. 2003 (mit Ergänzungen von Johannes Meusel 2001 und 2005)

Polen - Land der dunklen Wälder und kristallinen Seen von Michael Winter

Zdislaw zeigt uns den Fluß mit den Bibern.

Gestartet waren wir in Elblag, das ungefähr 60 km östlich von Danzig liegt und eines der Tore zur "grünen Lunge Polens" ist. Unsere Idee war es, in den östlichen Grenzgebieten auf wenig befahrenen Wegen jeweils dem Tagesende entgegenzuradeln. Abgesehen von unserem Endpunkt Bialystok hatten wir dabei kein konkretes Ziel, sondern lenkten unsere Räder einfach dorthin, wo es laut Karte Landschafts- und Nationalparks gab.

Und immer gibt es einen kleinen Laden (sklep), der ein paar Dinge hat und dessen Verkäuferin einen schier ungläubig anschaut, wenn man mit Radierhose und durchgeschwitztes Gesicht das Geschäft betritt. Außerhalb der Dörfer fährt man durch weite Feldlandschaft und kleine Wälder. Nichts ist wirklich spektakulär, dafür alles sehr beschaulich und natürlich. Polen - ein Traumland für Radfahrer? Wem ich das erzähle, muß sich meist ein müdes Lächeln verkneifen. Doch wenig Verkehr, freundliche Menschen, günstige Übernachtungsmöglichkeiten und ein für deutsche Verhältnisse sehr günstiges Preisniveau machen Polen zu einem attraktiven Radreiseland, das Vergleiche mit anderen Ländern, wie z.B. den Niederlanden, nicht zu scheuen braucht. Besonders für Radler, die sich an einem niedrigeren Konsumstandard nicht stören und ein Land im Umbruch erleben wollen, ist Polen ein ideales Ziel."

### Polen

Größe: 312.683 qkm. Bevölkerung: 39 Mio. Einwohner (126 Ew./qkm). Ausdehnungen: Nord-Süd: 650 km West-Ost: 690 km

### Tourenpraktischer Infoteil

Wer naturnahes Radwandern mit mittelalterlicher Backsteinromantik verbinden will, wird im nördlichen Polen bestens bedient. Das südliche Polen bietet Tourenradlern vor allem abwechslungsreiches Bergland und die meisten kulturellen Sehenswürdigkeiten des Landes. 90 % der Landesfläche liegen unter 300 m Höhe. Doch Tiefland ist nicht der einzige Aspekt der Landesgestalt: Eiszeitliche Gletscher hinterließen in der nördlichen Landeshälfte Hügelketten (Endmoränen), Urstromtäler und Tausende von Seen. u.a. die berühmte Masurische Seenplatte. Riesige Sandstrände, Steilküsten, Dünen, Nehrungen und Haffs sorgen hingegen an der Ostseeküste für Abwechslung. Die angrenzende Küstenebene mit ihren dichten Pinienwäldern verjüngt sich nach Osten hin. Ist sie bei Stettin noch etwa 100 km breit, mißt sie vor Danzig nur noch 1 km. Gerade einmal auf 328 m bringt es die höchste Erhebung im nördlichen Polen. Ackerland und weite Wälder finden sich in den flachen mittelpolnischen Tiefländern Großpolen, Masowien und Podlachien. Zunehmend bergiger wird's im Süden Polens. Abgesehen vom flachen Schlesischen Tiefland bestimmen dort vor allem hügelig-bergige Hochflächen und Gebirgsvorländer das Relief. Im südlichen Randbereich erstrecken sich als natürliche Landesgrenzen die Gebirge der Sudeten und Beskiden. Rasch steigt die "polnische Scholle" hier bis auf Höhen über 1000 m an und gipfelt im Riesengebirge auf 1602 m (Schneekoppe), in der Hohen Tatra bei 2499 m (Rysy/Meeraugspitze). Größte Minderheit im Lande sind die ca. 300.000 deutschstämmige Schlesier. Englisch und Deutsch sind die favorisierten Fremdsprachen der jungen Generation. Ein polnischer Sprachführer muß aber mit, allein schon aus Höflichkeit.

### Wetter

- Im Norden gemäßigtes Seeklima. ansonsten nach Osten hin zunehmend kontinental. Hochdrucklagen aus den Tiefen Rußlands sorgen im Sommerhalbjahr für lang anhaltende Schönwetterperioden. Besonders regenarm ist das mittlere Polen. Hier konzentrieren sich die sommerlichen Niederschläge auf einzelne Tage oder Stunden (Starkregen, Wärmegewitter). Zu den Küsten und den südlichen Grenzgebirgen nimmt die Niederschlagsneigung etwas zu. Wind - Generell aus westlichen Richtungen. An der Ostseeküste, vor allem im Herbst, beständig aus

Nordwest und im Tagesverlauf an Stärke zunehmend (daher dort vorzugsweise von West nach Ost radeln!). Landeinwärts sind die Windverhältnisse moderat, hier ist es nur etwa an jedem dritten Tag spürbar windig. Nahezu windstill ist es in den großen Waldgebieten des östlichen Polens.

### **Reisezeit**

- Klimatisch günstig für Radtouren ist praktisch das gesamte Sommerhalbjahr, also etwa von Mitte April bis Mitte Oktober. Zu bedenken sind nur die landeseinheitlichen Ferienmonate Juli und August und die Öffnungszeiten von Campingplätzen und Jugendherbergen (s. Übernachten)

### **Infogeber**

Das große Spektrum deutschsprachigen Info-Materials reicht vom kopierten Faltblatt bis zur Luxushochglanzbroschüre, darunter aber nur vereinzelte Radler-Infos. Was über die Auslandsvertretungen des Informationszentrums letztendlich erhältlich ist, bleibt dem Zufall überlassen. Mit dabei ist meist die Camping-Karte, die aber auch vor Ort erworben werden kann (mittlerweile in verschiedenen Versionen).

\* Polnisches Informationszentrum für Touristik

- Waidmarkt 24 D-50676 Köln, Tel. 0221-230545, Fax 238990

- Lilienbrunnengasse 5, A-1020 Wien. Tel. 0222/2147688, Fax 2147689.

Innerhalb Polens sind die Touristenbüros für regionale Infos, Zimmernachweise usw. zuständig. Gut sortiert und auskunftsfreudig sind die "weit"-Büros in den Hauptstädten der 49 Woiwodschaften (Kreise) des Landes .

### **Geld, Papiere**

#### **Währung**

- Polnischer Zloty (PLZ). 1 € = 3,92 Zl (Stand August 2005), 100 PLZ = 29 Euro. Mit der Währungsreform von 1995 wurden 10.000 alte Zloty durch einen neuen ersetzt. Alte Zloty sind seit 1997 kein gültiges Zahlungsmittel mehr! Für Radreisende ist der in Polen ist der Euro etwa das Anderthalbfache wert.

#### Zahlungsmittel

- Brauchbare bargeldlose Zahlungsmittel sind Kreditkarten und Euroschecks (bis 500 PLZ/Scheck). Die meisten privaten Wechselstuben ("Kantor") akzeptieren jedoch nur Bargeld.

### **Einreise**

- Deutsche Österreicher und Schweizer benötigen einen Paß. Nur im kleinen Grenzverkehr wird auch der deutsche Personalausweis akzeptiert.

Ergänzung Johannes Meusel 2002

Wichtig für die Einreise ist, dass bei mehrtägigen Reisen in Polen man einen (noch 6 Monate gültigen) Reisepass mitnehmen muss. Bei fehlendem Reisepass wird zwar kulanterweise ein vorläufiger Ausweis direkt im Zug ausgestellt, der aber 8 € kostet.

### **Gesundheit**

- Kein Sozialversicherungsabkommen mit D/A/CH. Auslands-KV ratsam.

### **Anreise**

#### **Per Rad**

Für Radler aus Norddeutschland, die über Mecklenburg-Vorpommern anreisen, lohnt sich ggf. die Einbeziehung des deutsch-polnischen Radrundweges ums Stettiner Haff.

#### Grenzübergänge:

Ahlbeck - Swinoujście (nur Fußgänger und Radler) und Altwarp - Nowe Warpno (Fähre).

Noch ungewiß ist die geplante Weiterführung des "Europa-Radweges" R 1 bis Warschau (endet bislang im Grenzort Küstrin in Brandenburg).

#### **Per Bahn**

Grenzüberschreitende Fahrradmitnahme mit internationaler Fahrradkarte (10 €) ist in allen RE- und RB-Zügen möglich, im Fernverkehr ist die Fahrradmitnahme auf den Strecken Hamburg – Berlin -

Kraków (IC) , und Dresden – Wrocław (Breslau) 3 x täglich möglich.

Ergänzung Johannes Meusel 2002:

Viele Radler beklagen, dass die grenzüberschreitende Fahrradmitnahme im Zug in Europa oft noch ein Problem darstellt.

Die bequeme Anreise mit Fahrrad im Interregio von Dresden nach Wrocław (3 mal täglich: 5.48 Uhr, 11.50 Uhr und 17.50 Uhr) und zurück wurde leider wegen geringer Nachfrage 2002 eingestellt. Seit 2002 ist die Verbindung der beiden im Krieg schwer beschädigten Partnerstädte an Elbe und Oder unterbrochen und nur noch mit Umsteigen in Görlitz bzw. Zgorzelec gewährleistet.

Ich habe seit 2001 die Verbindung nach Weglinec, Boleslawice, Legnica und Wrocław sowie mehrmals getestet und kann jedem Radler nur ermuntern, diese Verbindung zu nutzen, so lange es sie noch gibt. Denn es gibt von Wrocław günstige Anschlüsse von Wrocław nach Warschau und Kraków, sogar bis in die Beskiden (Wisla) und Hohe Tatra (Zakopane). Und der Fahrpreis ist kaum noch zu unterbieten, so dass die Fahrtkosten auch für einen Kurzurlaub von 4 – 7 Tagen sich immer lohnen:

Für die Fahrt von Zgorzelec bis Zakopane (ca. 800 km) habe ich im Oktober 2001 92 Zloty (ca. 25 Euro) für 2 Personen gezahlt. Der Kauf der Fahrkarte ist im Zug beim Schaffner möglich, wenn man schon im Deutschland Zloty getauscht hat. Wer erst in Polen Geld tauschen möchte, muss von Dresden bis Wrocław für die Fahrt bei der DB 20 € bezahlen, der Anschluss von Wrocław über Katowice nach Wisla (Beskiden) kostet 35 Zl. (ca. 9 €). Günstig ist auch die Anreise mit Wochenendticket (bis zu 5 Personen 29 €) bis Görlitz in der Regionalbahn und dort Zusteigen in den polnischen Zug (Görlitz – Wrocław 16,10 DM).

Mit internationaler Fahrradkarte fährt das Fahrrad von Dresden bis Zakopane für 10 Euro. Allein von Dresden bis Görlitz kostet eine Fahrradkarte 10 €, so dass es nicht viel Sinn macht, in Polen eine zweite Fahrradkarte zu kaufen und es günstig ist, eine internationale Fahrradkarte zu lösen. Die Rückfahrt mit internationaler Fahrradkarte kostet 32 Zl (Stand: 2002).

1997 war die Fahrradmitnahme im wöchentlich verkehrenden Sonderzug von Berlin nach Kaliningrad ("Königsberg-Expreß") möglich, auf dem Weg durch Polen konnte in Elblag und Braniewo aus- bzw. zugestiegen werden. Ob diese Verbindung noch existiert ist nicht bekannt.

Die Internationale Fahrradkarte für die Rückfahrt kann nur auf größeren Bahnhöfen gekauft werden (Preis 8 €).

Als Ziele für den Fahrradversand (auch Rückversand) kommen 44 polnische Zollbahnhöfe in Frage: Bialystok, Bydgoszcz, Czestochowa, Elblag, Gdansk, Gdynia, Gubin, Jelenia Gora, Kalisz, Katowice, Kielce, Krakow, Kunowice, Kuznica, Bialostocka, Legnica, Leszno, Lublin, Lodz, Miedzylesie, Muszyna, Nowy Sacz, Olsztyn, Opole, Poznan, Przemysl, Raciborz, Radom, Rzepin, Rzeszow, Slupsk, Szczecin, Swinoujscie, Tarnow, Terespol, Torun, Tuplice, Walbrzych, Warszawa, Wegliniec, Wrocław, Zebrzydowice, Zgorzelec, Zielona Gora, Zary (Stand 1996).

Transportdauer: 4-7 Tage.

Aktuelle Infos zu Fahrradmitnahme und -versand: DB-Radlerhotline, Tel. 01805-151415 (Mrz.-Nov. 0,12 € pro Minute).

### **Per Fahrrad**

- Von April bis Oktober bietet der niederländische Veranstalter Fietsvakanbus tiwinkel (s. Anhang) wöchentlich Fahrradbus-Transporte nach Poznan (Posen), Bydgoszcz (Bromberg), Torun (Thorn) und Warschau an. Zustiegsmöglichkeiten jedoch nur in NL.

Von Süddeutschland aus fahren Pnma Klima Reisen und Feisezeit (Adr. s. Anhang) über Stettin, Danzig und Allenstein (Olsztyn) nach Augustów.

### **Inländische Verkehrsmittel**

**Bahnen** Mit über 24.000 km Betriebsstrecke ist das Netz der Polnischen Staatsbahnen (PKP) recht dicht. Der "Polrail-Pass" gestattet beliebig viele Fahrten innerhalb von 8, 15, 21 oder 30 Tagen (85 153 DM, Juniorenpass bis 26 Jahre: 60-107 DM).

Fahrradmitnahme ist bei allen Zügen mit Gepäckwagen möglich (im Fahrplan mit einem "b" versehen), nicht jedoch in Schnellzügen (im Fahrplan rot geschrieben). Zuvor muss eine Fahrradkarte am Bahnhofsschalter erworben werden (Preise: 1,3-6,3 PLZ, 4,50 Zl 2005).

In Normalzügen ohne Gepäckwagen kann das Fahrrad mit Zustimmung des Schaffners in den Wagen der 2. Klasse mitgenommen werden.

Ergänzung Johannes Meusel 2002:

Viele Radler beklagen, dass die grenzüberschreitende Fahrradmitnahme im Zug in Europa oft noch ein Problem darstellt. Doch nur wenige kennen und nutzen die bequeme Anreise mit Fahrrad im Interregio von Dresden nach Wrocław (3 mal täglich: 5.48 Uhr, 11.50 Uhr und 17.50 Uhr) und zurück. Seit 2 Jahren verbindet dieser Interregio die beiden im Krieg schwer beschädigten Partnerstädte an Elbe und Oder, doch die Wagen mit Fahrradabteil sind meist verwaist.

Ich habe 2001 diese komfortable Verbindung 3 mal getestet und kann jedem Radler nur ermuntern, diese Verbindung zu nutzen, so lange es sie noch gibt. Denn es gibt von Wrocław günstige Anschlüsse von Wrocław nach Warschau und Kraków, sogar bis in die Beskiden (Wisła) und Hohe Tatra (Zakopane). Und der Fahrpreis ist kaum noch zu unterbieten, so dass die Fahrtkosten auch für einen Kurzurlaub von 4 – 7 Tagen sich immer lohnen:

Für die Fahrt von Zgorzelec bis Zakopane (ca. 800 km) habe ich im Oktober 2001 92 Zloty (ca. 25 Euro) für 2 Personen gezahlt. Der Kauf der Fahrkarte ist im Zug beim Schaffner möglich, wenn man schon im Deutschland Zloty getauscht hat. Wer erst in Polen Geld tauschen möchte, muss von Dresden bis Wrocław für die Fahrt bei der DB 40 DM bezahlen, der Anschluss von Wrocław über Katowice nach Wisła (Beskiden) kostet 35 Zl. (ca. 9 €). Günstig ist auch die Anreise mit Wochenendticket (bis zu 5 Personen 29 €) in der Regionalbahn und dort Zusteigen in den Interregio (Görlitz – Wrocław 10 €).

Mit internationaler Fahrradkarte fährt das Fahrrad von Dresden bis Zakopane für 10 Euro. Allein von Dresden bis Görlitz kostet eine Fahrradkarte 10 €, so dass es nicht viel Sinn macht, in Polen eine zweite Fahrradkarte zu kaufen und es günstig ist, eine internationale Fahrradkarte zu lösen. Die Rückfahrt mit internationaler Fahrradkarte kostet 32 Zl (Stand: 2002).

Sogar für Reisen ins Baltikum ist der Fahrpreis für Transitreisen durch Polen bis Kaunas mit 80 DM pro Teilnehmer bei einer Gruppenfahrt von 6 Personen äußerst lukrativ (Stand 2001).

Zugverbindungen findet man im Internet unter [www.reiseauskunft.bahn.de](http://www.reiseauskunft.bahn.de) oder sogar bei der Polnischen Bahn [www.pkp.pl](http://www.pkp.pl). Fahrradmitnahme wird auch in (Schnell)Zügen ohne Fahrradabteil vom Zugbegleitpersonal toleriert und auch von den Polen selbst praktiziert (bei Abteilwagen möglichst in den Einstiegsbereich des ersten oder letzten Wagen). Einige Züge verfügen aber auch über Gepäckwagen (z. B. die Fernverbindung Warschau – Suwałki in Richtung Masuren bzw. Litauen).

Wichtige Vokabeln für das Lesen von Fahrplänen der Polnischen Eisenbahn PKP: pociąg przyspieszony = Regionalexpress (Eilzug: hält nicht auf allen Bahnhöfen), pociąg osobowy = Regionalbahn (Personenzug), Verkehrstage: poniedziałek = Montag, wtorek = Dienstag, środa = Mittwoch, czwartek = Donnerstag, piątek = Freitag, sobota = Sonnabend, niedziela = Sonntag.

Thomas Dionisius: "Das Eisenbahnnetz in Polen ist gut ausgebaut, die Züge sind pünktlich. und keiner wundert sich, wenn man samt Fahrrad in ein normales Abteil kommt.

**Fahrradversand** ist zwischen rund 60 polnischen Zielbahnhöfen möglich.

### **Busse, Flußfähren**

Fahrradmitnahme in Überlandbussen ist unüblich, aber mit Zustimmung des Fahrers möglich.

Größere Flüsse können in Polen auf weite Strecken oft nur per Fähre überquert werden. Sie verkehren ausschließlich bei Tageslicht, ihre Benutzung ist kostenlos.

## Übernachten

### \* Zimmer

Bei Nebenstraßentouren in dünn besiedelten, untouristischen Gebieten, besonders im östlichen Polen, liegt nicht überall eine Pension oder hotelähnliche Unterkunft in Tagesreichweite.

Wer ohne Zelt reist, muß dann auf ein Privatquartier ausweichen (Hinweisschild "Noclegi" oder "(Wolne) Pokoje" = „freie) Zimmer“). Preis im Doppelzimmer ca. 20 € pro Nacht.

Ansonsten einfach im nächsten Dorf nach einem Bett oder einer Klappcouch für die Nacht herumfragen - gegen Bezahlung selbstredend. Hat oft Erfolg und schafft Kontakte.

### \* Pensionen und Hotels

DZ in alten, ehemals staatlichen Hotels ab 8 € in neuen, privat geführten Hotels ab 15 € Zimmer sind recht leicht zu bekommen, die meisten Stadthotels sind selten ausgebucht. Moderne Zimmer westlichen Zuschnitts kosten kaum weniger als in Deutschland.

Im Internet gibt es ein Hotelverzeichnis (mit Suchfunktion nach Preisen) unter [www.hotel.pl](http://www.hotel.pl)

### \* Jugendherbergen

Das Verzeichnis des polnischen JH-Verbandes PTSM ("Informator") listete 1996 rund 650 Jugendherbergen auf. davon sind rund 150 permanent das ganze Jahr geöffnete. Alle anderen Adressen betreffen Saisonjugendherbergen, die während der Sommerferien in Schulen untergebracht sind.

Ein grünes Dreieck mit dem Schriftzug "**Szkolne schronisk mlodziezowych**" macht sie kenntlich. Oft ist nur in den frühen Abendstunden jemand anwesend, der Gäste hereinläßt. Preise: Übernachtung im Schlafsaal mit IYHF-Ausweis um 8 €. Achtung:

Erfahrungsgemäß verbergen sich im "Informator" immer auch mehrere Saison- JHs die gar nicht mehr geöffnet sind. Weitgehend zuverlässig sind vor allem die für den IYHF-Führer gemeldeten Adressen (ca. 170 ganzjährige und saisonale JHs).

Infos zu Jugendherbergen findet man im Internet unter [www.hostelling.com.pl](http://www.hostelling.com.pl) oder [www.pttk.pl](http://www.pttk.pl)

## Erfahrungen

Michael Winter "Bei privaten Unterkünften sehr freundlich sein, lachen, alles essen und trinken, was angeboten wird, auch wenn es mal "hart" sein sollte; nachher den Leuten Bilder schicken und sich nochmal bedanken. Ist wichtig und gut für andere Radtouristen und für das Ansehen der Deutschen und der Touristen allgemein." Thomas Dionisius: "Wahlen kann man zwischen dem privaten Wohnzimmer, das viele Polen im Sommer vermieten, um die kärgliche Einkünfte aufzubessern, neu erbauten Privatpensionen, abenteuerlichen Hotels, ehemaligen Firmenheimen (sog. Osrodeks) bis hin zu Blockhütten und Campingplätzen. Der Standard ist niedriger als in Deutschland, doch wer keinen Wert auf ein WC mit Goldrand legt und bereit ist, auf die immer hilfsbereiten und freundlichen Polen zuzugehen, der findet in den Ferienregionen an jeder Ecke einen Schlafplatz. Wer in Polen privat ein Zimmer vermietet, hängt ein Schild "Pokoje" in den Vorgarten. Wo und für welchen Preis man unterkommt, hängt vom Verhandlungsgeschick und Glück ab. Sollten alle Zimmer belegt sein, findet sich meist ein Bekannter oder Verwandter, der gerne ein Zimmer zur Verfügung stellt. In den Kreisstädten kann man teilweise die abenteuerlichsten Hotels entdecken, das ‚schärfste‘ begegnete uns in Ornata. Und wenn man gar nichts mehr findet, sollte man einfach in einem Ort anhalten und ein bißchen hilflos herumgucken ... irgendwer hilft einem schon."

## Zelten

Rund 500 Campingplätze in 3 Kategorien gibt es in Polen. Die dem PCCF-Verband angeschlossenen Campingplätze weist die Camping-Übersichtskarte „Camping w Polsce“ aus. Preise: um 10 € pro Stellplatz (f. 2 Pers./Zelt), einfache Biwakplätze gibt es ab 3 € pro Person.

Auf den "pole campingowy" genannten Plätzen können auch Hütten gemietet werden. Abschließbar und mit frischer Bettwäsche versehen sind sie eine gute Hotelalternative.

Ausschließlich in den beiden Ferienmonaten geöffnet sind ca. 400 weitere Plätze, die entweder reine Zeltplätze (pole namiotowe) oder spartanisch ausgestattete Biwakplätze (pole biwakowe) sind. Sie sind nicht in den Camping-Übersichtskarten aufgeführt, teilweise jedoch in den Straßenkarten verzeichnet. Egal ob Camping, Zelt- oder Biwakplatz, die meisten sind im Juli und August stark belegt. Wer diese beiden Monate meiden will, muß bedenken, daß ein erheblicher Teil der Plätze

bereits kurz nach Ferienende schließt. Die Öffnungszeiten jedes einzelnen Platzes sind auf der Camping-Übersichtskarte vermerkt.

Freies Zelten ist offiziell nicht erlaubt, in dünnbesiedelten Regionen aber durchaus möglich (nicht in Nationalparks oder auf Kulturland) und wird meist großzügig toleriert.

Polnische Bauern geben sich manchmal begriffsstutzig, wenn sie nach einem Übernachtungsplatz gefragt werden, wobei ihnen die Sprachbarriere natürlich hilft. Dran bleiben u. nicht vorschnell zu einem angeblichen Campingplatz in der Umgebung schicken lassen - der ist nämlich meist unauffindbar.

## **Tourenkarten und -führer**

### **Tourenkarten**

Der wohl bestsortierte Versender für polnische Straßen- und Topokarten ist der Immergrün-Bücherladen in Berlin (s. Anhang).

- RV: 1 :300.000, in 4 Blättern oder als Euro-Atlas mit Ortsindex; sehr gute Erkennbarkeit asphaltierter Straßen (sind in der Karte rot bzw. gelb gefärbt, "weiße" Straßen sind hingegen fast nie asphaltiert)! gute Allround-Infos und Hinweise auf Sehenswürdigkeiten, empfehlenswert.
- PPWK: 1 :300.000, Atlas samochodowy; Autoatlas für Polen mit 60 Innenstadtplänen, präzise Darstellung, aber kaum touristische Infos, tendenziell veraltet, empfehlenswert als Ergänzung zu RV.
- wz-kart: 1:100.000, Mapa topograficzna Polski; völlig neue, sehr klar gestaltete Serie mit Höhenlinien und touristischen Hinweisen, ersetzt die alte „hellblaue“ Serie, über die Hälfte von rund 140 Bl. (flächendeckend) sind bereits erschienen, soll 1998 vollständig sein.
- Mapa turystyczna: 1:30.000 bis 1:100.000; Wander und Freizeitkarten für beliebte Urlaubsregionen, präzise und informativ, aufs Erscheinungsjahr achten.
- Außerdem ist eine Topokartenserie 1:50.000 mit ca. 1000 Einzelblättern erhältlich.

### **Radwanderführer**

- Kettler, Reihe Cyklos, Lindenberg: "Polen per Rad", 2 Bände (Band 1: "Norden". Band 2: "Süden"); Radreiseführer fürs ganze Land mit frei kombinierbarem Tourennetz.
- Moby Dick, Kortzinger: "Fahrradführer Weichsel"; nur noch in Leihbüchereien erhältlich.
- Trescher-Verlag Lüderitz: "Radtouren östlich der Oder" Regionalführer.
- Stein, Ostendorf: "Radwandern in Masuren"; Rundtouren zwischen Danzig und Masuren.

In einigen Fremdenverkehrsämtern bekommt man kostenlose (meist deutschsprachige) Broschüren mit lokalen Radrouten oder Radwanderkarten (z. B. Swinemünde, Kołobrzeg, Riesengebirge). Nachfragen lohnt sich also.

### **Radwanderkarten**

Es gibt inzwischen viele Verlage, welche Karten mit Radrouten publizieren (sog. Touristenkarten / mapa turystyczna: Maßstab 1 : 50 000, 1 : 100 000, 1 : 200 000). Leider sind die Radtourenvorschläge oft nicht mit markierten Radrouten identisch. Die Wegequalität/Oberfläche (Asphalt, Kiesstraße, Betonplatten, Sand) wird leider auf den Karten nicht unterschieden. Manche Wege sind insbesondere mit Gepäck oder Fahrradanhänger oder nach ergiebigen Niederschlägen kaum befahrbar.

Bisher gibt es aber jedoch kaum spezielle Radwanderkarten für **markierte Fernradwege** wie den R1, R10 (Polnische Ostseeküste 258 km: Świnoujście - Wolin – Międzyzdroje - Dzwiniów – Pobierowo - Niechorze – Rewal – Trzebiatów – Kołobrzeg – Mielno – Koszalin – Darłowo – Postomino).

Für die Fortsetzung des Ostseeküsten-Radweges Postomino - Ustka – Łeba – Puck – Gdynia – Gdansk – Frombork gibt es vermutlich noch keine Ausschilderung.

Viele Karten lassen auch Militärsperregebiete weg, so dass man den Karten nicht immer trauen darf und kann. Misstrauen ist insbesondere angebracht, wenn Wege in Waldgebieten nicht durchgängig gezeichnet sind oder scheinbar durchgehende Wege keine farbige Wandermarkierung haben.

Internetpräsenz polnischer Verlage

EKO-GRAF: [www.ekograf.pl](http://www.ekograf.pl)

Demart: [www.demart.com.pl](http://www.demart.com.pl)

Copernikus: [www.ppkw.pl](http://www.ppkw.pl)

## **Fahrrad**

### **Ausstattung**

Für Nord und Mittelpolen genügt für kürzere Touren mit wenig Gepäck eine Nabenschaltung mit 3 bis 7 Gängen, generell vorzuziehen ist aber eine Kettenschaltung. Sudeten und Karpaten (Südpolen) verlangen auf jeden Fall nach einer bergtuchtigen Gangschaltung. Reifenbreite: ab 32 mm. Ein kleiner Kompaß dient auf einsamen Waldwegen der Rückversicherung an Abzweigungen.

### **Reparaturen**

Bislang existieren erst wenige Fahrradgeschäfte mit kompetenter Werk statt und importierten Ersatzteilen (u.a. in Posen, Danzig, Warschau, Breslau, Krakau). Joachim Horst bringt es auf folgenden Nenner: "Auch gut gemeinter Hilfsbereitschaft der Polen dürfte es mitunter schwerfallen, die passenden Schrauben zu besorgen."

### **Mieten**

Gute MTBs werden in der Tatra vermietet, wo auch geführte MTB Touren angeboten werden (Zakopane).

## **Straßen und Wege**

Straßen Thomas Dionisius: "Die Straßen sind in ordentlichem Zustand, nur allzu große Hitze vertragen sie nicht (ab etwa 30 °C weicht der Asphalt auf). Es kann vorkommen daß einem eine Viertelstunde kein Kraftfahrzeug begegnet und dann ein museumsreifer Traktor mit einem freundlichen, zahnlosen Bauer mühsam vorbeizieht. All dies gilt nur für die Nebenstraßen, die zwar nicht zum Kilometerfressen geeignet sind, dem normalen Tourenfahrer jedoch ideale Bedingungen bieten."

Radtouren finden in Polen typischerweise auf schattigen Alleestraßen statt, was nicht nur an heißen Sommertagen ein Genuß ist. Gut die Hälfte des Straßennetzes ist mittlerweile recht ordentlich asphaltiert der Rest meist noch gepflastert. Unvermeidbar ist auf manchen Strecken der Wechsel zwischen gut asphaltierter Landstraße und gepflasterten Ortsdurchfahrten. Ansonsten lassen sich Pflasterstraßen und ähnlich unkomfortable Wege aufgrund der Darstellung in der RV-Karte (weiß bzw. farblos) frühzeitig identifizieren und fast immer umgehen. Die Wegweisung ist insgesamt okay die Autofahrer sind es ebenfalls.

Um mehr Fahrradtouristen aus Deutschland anzuziehen, haben einige grenznahe Gemeinden begonnen, innerörtlich Radwege abzumarkieren und in der Umgebung Radwanderwege auszuweisen (Sulencin Lubniewice, Swinoujście). Insgesamt steckt die Infrastruktur für Radwanderer aber noch in den Kinderschuhen.

Die polnische Straßenverkehrsordnung verpflichtet alle Radfahrer, eine Fahrprüfung abzulegen und einen entsprechenden Führerschein mitzuführen. Ausländische Radreisende sind hiervon jedoch ausgenommen ("Wiener Abkommen über den Straßenverkehr").

## **Off-road**

### **Tourenplanung**

Halbinsel Wolin

### **Oderhaff (Stettiner Haff)**

Generell kann auf allen frei zugänglichen Forst und Wanderwegen auch geradelt werden. Vor allem in Nationalparks aber niemals querfeldein und im Kernbereich ggf. gar nicht! Abgesehen von den bekannteren MTB-Revieren wie Hohe Tatra und Bieszczady Gebirge, lassen sich mit guter

Karte und Kompaß auch einsame "Trappertouren" in den riesigen Wäldern des östlichen Polens unternehmen - auf Erd-, Sand-, Moor, Knüppel- und Wurzelwegen.

## Routen & Regionen

### Nordwestliches Polen

Im Norden die Ostsee, im Westen die Oder, im Osten die Weichsel, im Süden die Urstromtäler von Noteca und Warthe, mittendrin eine hügelige, seenreiche Landschaft: voila, das ist Pomorze - das polnische Pommern!

### Ostseeküste

Nehrungen, Haffs und Strandseen, Steilküsten, Dünen und Küstenwälder. Dazu ewiglange Sandstrände und sonnenreiches Klima. All dies zieht in Juli und August Millionen einheimischer Urlauber an und lässt selbst ausgedehnte Ferienanlagen und erst recht die historischen Badeorte schier aus den Nähten platzen.

Von Polnischen Tourismusstrategen wurde eine küstennahe Radroute als Teil des Internationalen Ostseeküsten-Radweges (Międzynarodny Nadmorski Szlak Kolarski) geplant, welche seit 2005 auch ausgeschildert ist.

Polnische Ostseeküste 258 km: Świnoujście - Wolin – Międzyzdroje - Dzwirzów – Pobierowo - Niechorze – Rewal – Trzebiatów – Kołobrzeg – Mielno – Koszalin – Darłowo – Postomino).

Für die Fortsetzung des Ostseeküsten-Radweges Postomino - Ustka – Łeba – Puck – Gdynia – Gdansk – Frombork gibt es vermutlich noch keine Ausschilderung.

Eine Tour entlang der Ostsee ist daher vor allem in den ruhigen Zeiten der Nebensaison eine feine Sache. Realisieren lässt sie sich seit 2005 fast lückenlos. Die neue Radroutenmarkierung R10 (grün-weiß mit Fahrradpiktogramm) ist leider sehr lückenhaft und manchmal leicht zu übersehen. Doch bei fehlenden Wegweisern für den R10 kann man sich meist an einer älteren Radwegmarkierung (Fahrradpiktogramm mit rotem Strich) bzw. an der Markierung des Ostseeküsten-Fernwanderweges (roter Strich) orientieren. Dieser Fernwanderweg ist auch auf den Karten im Maßstab 1 : 200 000 eingezeichnet.

Es fehlt für den Ostseeküsten-Radweg teilweise noch an entsprechenden Straßen. Unbefestigte Wege sind aber oft von sehr schlechter Qualität (Kraterlandschaft, bei Nässe viele Pfützen). Wer die küstennahe Radroute bevorzugt, muss darum auch schlechte Abschnitte oder gar Schiebestrecken in Kauf nehmen, wird aber durch wunderschöne Natur und Strände belohnt.

Es wurden aber auch an einigen Stellen tolle neue Radwege (meist Verbundsteine) hinter der Düne angelegt (z. B. zwischen Kołobrzeg und Podczele) bzw. die Strandpromenaden zum Radeln freigegeben (z. B. Ustronie Morskie). An einigen Abschnitten gibt es auch straßenbegleitende Radwege.

Ein Hindernis bilden auch zwei große Militärareale die Küste (zwischen Pogorzelica und Dzwirzyno sowie zwischen Jaroslawiec und Ustka). Das Militärsperregebiet zwischen Pogorzelica und Dzwirzyno kann zwar nach Aussagen von Herbert Lindenberg (Masuren per Rad, Kettlervlag 2004) umfahren werden, aber die überwiegend auf Stoß verlegten Betonplatten sind auf Dauer ziemlich nervig.

**Wegen des Westwindes sollte die Radtour immer von West nach Ost geplant werden. Der Ausgangspunkt am Grenzübergang in Swinemünde ist gut mit der Usedomer Bäderbahn (UBB) erreichbar: Endstation Ahlbeck-Grenze.**

Wer möglichst durchgängig auf Asphalt radeln möchte, kann dem Tourenvorschlag von Herbert Lindenberg (ein "Zick-zack-Kurs" im Hinterland) folgen.

Dazu gehören die lohnendsten Abschnitte in der Hauptwindrichtung (von West nach Ost): Schöner Küstenlandschafts-Mix mit dem Wolinski-Nationalpark bei Międzyzdroje. Anreise via Usedom auf Küstenradweg. Grenzübergang für Fußgänger/Radler: Ahlbeck/D - Swinoujście/PL.

Im deutsch-polnischen Nationalpark gibt es inzwischen einen markierten Radwanderweg rund ums Haff. Zu diesem Zweck wurde zwischen Altwarp (D) und Nowe Warpno (PL) eine kleine Fährverbindung eingerichtet.

### Slowinski-Nationalpark

## Off-road - Tip

Grenzübertritt ermöglicht. Weitere Infos: s. "Deutschland / Mecklenburg-Vorpommern / Usedom". Umfaßt die "Polnische Sahara" mit ihren bis zu 50 m hohen Wanderdünen; dazu Strandseen und Feuchtgebiete, die dem Vogelzug als Speisekammer dienen. Zwischen dem Hauptort Leba und dem kaschubischen "Museumsdorf" Kluki verläuft südlich des Lebsko-Sees durch die Feuchtregion des Parks, ein gelb markierter Wanderweg. Da wenig begangen, sind Weg und Markierungen teilweise überwuchert, aber auffindbar;

## Pommern

Jenseits des Küstensaums erstreckt sich das pommersche Binnenland wegen seiner 1800 Seen auch Pommersche Seenplatte genannt (Pojezierze Pomorskie). Zwischen den beiden expreußischen Metropolen Szczecin (Stettin) und Gdansk (Danzig) erstreckt sich eine liebenswert provinzielle Landschaft, die sich bestens für intensives Radwandern eignet, zumal das pommersche Binnenland, verglichen mit Masuren, fast noch ein Geheimtip ist. Dabei kann es landschaftlich durchaus mithalten, ist leichter erreichbar und hat ein besseres Straßennetz. Klar, die pommerschen Seengebiete sind deutlich kleiner als die masurischen, und das Land dazwischen ist hügeliger, aber vom Fahrradsattel aus betrachtet sind dies keine wirklichen Nachteile. Die Tour wird dadurch sogar abwechslungsreicher, und es werden mehr Kilometer geradelt - zumeist auf schonen, alten Alleen.

## Pommersche Seenplatten

Moränenhügel, Rinnen- und Gletscherseen, ausgedehnte Waldgebiete und dünne Besiedlung sind Charakteristika der von der letzten Eiszeit gestalteten Landschaft. Nicht immer, aber immer wieder, findet sich dies alles hübsch beieinander. Herausragend in diesem Zusammenhang die Dratziger Seenplatte (Poezierze Drawskie) bei Polczyn Zdroj mit dem "Tal der Fünf Seen" (Dolina Pieciu Jezior) und die Kaschubische Seenplatte (Pojezerzie Kaszubskie) mit dem Hauptort Kartuzy. Der Landschaftspark westlich von Kartuzy ist das Herzstück der Kaschubischen Schweiz, ein typisches Moränengebiet mit seengefüllten Urstromtälern, das Anteil am Pommerschen Landrücken hat. Dies ist daher nicht nur die "bergigste" (bis 329 m), sondern in den beiden Ferienmonaten auch die touristischste Region des pommerschen Binnenlandes. Aber die Kaschubische Schweiz ist ja nur ein kleiner Teil der Kaschubischen Seenplatte. Neben diesen beiden prominentesten und reizvollsten Seenplatten Pommerns können entdeckungslustige Radwanderer noch weitere, weniger bekannte "Seenplatten", wie die Pojezierze Mysliborskie, - Waleckie, Krajenskie, durchforschen. Da sie oft mehr Wälder und Felder denn Seen präsentieren werden sie vom großen Tourismus ignoriert. Einerseits erfreulich, andererseits einen Mangel an Campingplätzen und Unterkünften bedeutend. Dieser Punkt wird die Etappenplanung am Ende wohl am stärksten beeinflussen. All diese Überlegungen gelten in ähnlicher Weise auch für die Großpolnischen Seenplatten, die südlich an die Pommerschen Seenplatten anschließen (s. Großpolen weiter unten).

Überblick Der Unterlauf der Weichsel trennt den Norden in eine westliche und eine östliche Sphäre (zu einer Tour entlang der Weichsel s. "Südöstliches Polen"). Östlich setzt sich das Küstengebiet nun als verschiedenartig gestaltetes Tiefland fort. Zunächst ist da das monotone Depressionsgebiet des Weichsel-Nogat Deltas (Zulawy Wislane), das bis zu 1,8 m unter dem Meeresspiegel liegt. Dann liegt weiter östlich das hügelige, waldreiche Ermland (Warmia), das landeinwärts mit Masuren verzahnt ist (die Grenzen sind fließend). In Masuren hat die jüngste Eiszeit Rinnen und Becken hinterlassen, in denen sich über 3000 größere Seen bilden konnten (die ganz kleinen hat noch keiner gezählt). Weiter voran hat es die letzte Eiszeit dann aber nicht geschafft, so daß sich südlich Masurens die deutlich älteren und daher bereits abgetragenen Tiefländer Podlachien und Masowien erstrecken - samt Urwäldern und "amazonischen" Feuchtgebieten,

## Ostseeküste und Ermland

Danzig (Gdansk) ist Dreh- und Angelpunkt vieler Touren. Für die einen ist die Stadt wegen ihrer günstigen Bahnverbindungen Start- bzw. Endpunkt, für andere einfach ein beeindruckendes Highlight, das man nicht versäumt. Weniger Begeisterung erzeugte früher die Danziger Bucht. Baden war überall verboten, nur Bernsteinsammeln erlaubt! In den letzten Jahren hat sich die Situation gebessert, so daß die altberühmten Strände vor Danzig, wie die der Frischen Nehrung, auch von Baderatten wieder besucht werden können.

## **Frische Nehrung**

Für Radler ist die Frische Nehrung mit ihren ewiglangen Stränden allerdings eher ein zwiespältiges Vergnügen. Die nicht sehr breite Stichstraße auf der Halbinsel ist im Sommer recht befahren und die Fahrverbindungen von Krynica Morska nach Tolkmicko und Frombork sind alles andere als berechenbar. Andererseits bietet sich gerade die 501, zumindest bis Stegna, als praktikable Alternative zur befahrenen E 77 an. Ab Stegna bzw. dem benachbarten Sztutowo (ehem. KZ Stutthof) ist es dann möglich, sich im Weichseldelta auf kleinen Straßen bis Elblag "durchzuwurschteln" (ca. 70 km)

## **Pomerellen**

Eine völlig andere Route führt von Danzig aus im Weichselbecken durchs einstige Pomerellen südwärts bis Gniew (mittelalterliches Stadtchen mit Weichselpanorama), von dort per Fahre über die Weichsel und weiter bis Kwidzyn (eindrucksvolle Ordensburg). Auf Nebenstraßen nun wieder nordwärts nach Malbork (Marienburg, größte aller Deutschordensburgen), und von dort weiter nach Elblag und Frombork. Ab Danzig sind dies fünf lohnende Ziele auf einer Tour von insgesamt 200 km

## **Oberländischer Kanal**

Elblag ist übrigens Ausgangspunkt der ungewöhnlichen Fahrt auf dem naturnahen Oberländischen Kanal ("Schiefe Ebene"); zwar kann das Rad auf den Passagierschiffchen nicht mitgenommen werden, aber es fährt noch am selben Tag ein Zug zurück nach Elblag (Infos und Schiffstickets

## **Ermland**

Von Frombork geht's dann ostwärts durchs spürbar hügelige Ermland in Richtung Masuren. Interessante Etappenpunkte sind Lidzbark Warminski, Reszel, Swieta Lipka und evtl. die halbgesprengte "Wolfsschanze" (Gierloz bei Ketrzyn). Dann sind die Großmasurischen Seen erreicht.

## **Masuren:**

### **1. Großmasurische Seen**

Das Wort Seenplatte weist auf flaches Land hin. Aber ebenso wie Pommern hat auch Masuren seine hügeligen Seiten in Form des Baltischen Höhenrückens. Dort sind die höchsten Erhebungen Gora Dylewska (312 m, 20 km südl. von Ostroda) und Gora Szeska (308 m, 20 km südl. von Goldap).

Leicht hügelig bis flach ist die Region der Großmasurischen Seen. Stimmungsvollster Ort Großmasurens ist nicht Gizycko und schon gar nicht Wegorzewo, sondern Mikolajki. Das "Venedig Masurens" liegt am Spirding-See (Jez. Sniardwy), der wegen seiner Größe auch "Masurisches Meer" genannt wird. Das hort sich verheißungsvoll an, ist es letztlich aber nur für jene, die mit dem Boot unterwegs sind. Für Radtouren hingegen sind gerade die Großmasurischen Seen, angefangen vom Spirding-See im Süden bis zum Mauer See (Jez. Mamry) im Norden, wenig ergiebig. Urlauberautos und dünnes Straßennetz vereinen sich zu einer unerfreulichen Mischung und ruhige Nebenstrecken mit Seenpanorama sind meist off road ähnliche Strecken mit viel Sand in den Wäldern und sumpfigen Ufern. Für Tourenradler bleiben da nur die Hauptstraßen und ein paar weniger befahrene Pflasterstraßen.

## **Tourentip**

Vorschlag für ein "großmasurisches" Minimalprogramm: Das Zwei Seenpanorama auf der Dammbücke zwischen Szytnar und Harsz genießen, über Gizycko nach Mikolajki radeln und dort mit einem Dampfer der Weißen Flotte in See stechen, zu guter Letzt durchs Tal des Flusschens Krutynia (Nebenstraße über Krutyn) fahren.

**Olsztyn (Allenstein)** ist die größte Stadt Masurens (sehenswerte Altstadt). Zugleich liegt sie im Zentrum einer Seenplatte, die gute Möglichkeiten für individuelle Touren bietet. Innerhalb Masurens repräsentieren die in weite Wälder gebetteten süd- und mittelmasurenischen Seen - also die Region zwischen Lidzbark Warminski und Nidzica - das vergleichsweise attraktivste Radelrevier. Obwohl das Straßennetz auch hier nicht sonderlich dicht ist, lassen sich doch weit mehr Stern- und Rundtouren

auf idyllischen Nebenstrecken verwirklichen, als rund um die Großmasurischen Seen. Pflasterstraßen und Feldwege sind dabei allerdings Teil des Programms. Ähnliches gilt auch für die Seenplatten östlich der Großmasurischen Seen: die Pojezerzie Elkckie (Hauptort Elk) und die an Litauen grenzende Pojezerzie Suwalskie (Hauptort Suwalki).

### **Jenseits von Masuren**

Östlich von Suwalki und Augustów bilden der Wigry-Nationalpark (Wigierski Park) und die Augustower Waldheide (Puszcza Augustowska) ein zusammenhängendes, großes Waldgebiet mit Gewässern aller Art (Seen, Sümpfe und der legendäre Augustowski Kanal) und minimaler Besiedlung. Ein schönes Gebiet, aber nur in Zeiten der Nebensaison, wenn die wenigen Straßen nicht mit zig Urlauberautos geteilt werden müssen.

Wer von Augustów südwärts strebt, sollte eine Nebenstraße östlich der 19 wählen. Entlang der weißrussischen Grenze geht es dann ganz bezaubernd durch leicht hügeliges Bauernland und Waldheidegebiet. Via Sokolka ist so Bialystok erreichbar, die Metropole von Podlachien. Von dort dann weiter durch die mit urigen Bauerdörfern gespickte podlachische Tiefebene nach Hajnowka. Von hier aus führt die 689 mitten in die Puszcza Bialowieska: größtes zusammenhängendes Urwaldgebiet Mitteleuropas, Lebensraum von ca. 250 Wisenten und anderen Raritäten. Kernbereich ist der Nationalpark, der von Bialowieza aus nur im Zuge einer Führung betreten werden kann. Jedoch führen durch die frei zugänglichen Waldregionen genügend einsame Sandstraßen, die sich gut radeln lassen und mehr Urwälderlebnis vermitteln als der Besuch im Nationalpark - beispielsweise die Strecke Pogorzelece - Narewka (14 km). Da Wegweiser Mangelware sind, die Regionalkarte "Puszcza Bialowieska" 1 :75.000 konsultieren.

### **Masowien**

Von Hajnowka sind es bis Warschau noch 250 km, die durch das leicht hügelige und sehr ländliche Masowien führen. Da der Fluß Bug nur an zwei Stellen überquert werden kann, bleibt einzig die 637 als akzeptable Radroute (Drohiczyn - Wegrow - Warszawa). Warschau ist zweifellos kulturell sehenswert, zugleich repräsentiert es aber auch den modernen Zeitgeist Polens. Radler sind im städtischen Verkehr nicht vorgesehen, doch es gibt noch schlimmere Großstädte. Wichtig ist nur, rechtzeitig einen Stadtplan zur Hand zu haben, um nicht den Zentrums-Hinweisen folgen zu müssen und dabei auf der Stadtautobahn zu landen.

Wer Warschau später nicht in südlicher Richtung verlassen will, sollte die westwärts führende 580 entlang des Kampinoski-Nationalparks wählen. Dies ist eine der einfachsten Möglichkeiten, um der Hauptstadt den Rücken 711711kehren

### **Südwestliches Polen**

#### **Großpolen (Wielkopolska)**

Beiderseits der unteren und mittleren Warthe erstreckt sich die polnische Ursprungsprovinz Wielkopolska. Hier entstand in Gniezno (Gnesen), vor rund 1000 Jahren der polnische Staat. Mehrere sehenswerte urpolnische Städte und herausgeputzte Maanatschlösser mit Lustgärten gehören ebenso zur sanft hügeligen Landschaft wie Felder, Seen und Wälder. Insgesamt ein gepflegter Landstrich mit eher unspektakulären und nicht sehr touristischen Subregionen: Lubuskier Seenplatte (um den Ferienort Lagow), Reppener Waldheide (bei Rzepin), Pszczewski-Landschaftspark (bei Pszczew), Gnesener Seenplatte (O Gniezno), Lissaer Seenplatte (nördlich v. Leszno). Nebenstraßen sind in der großpolnischen Region relativ dünn gesät, ausreichend zwar für eine haubsche Rundtour, nur für intensives Radwandern zu weitmaschig.

#### **Schlesien (Slask)**

Rund 45.000 qkm umfaßte das Doppel-Herzogtum Schlesien, das sich auf einer Länge von ca. 250 km beiderseits der oberen und mittleren Oder erstreckte. Unterteilt wurde es in Niederschlesien im Nordwesten (Dolni Slask) und Oberschlesien im Südosten (Gorny Slask). Bedeutendster Ort war das niederschlesische Breslau (Wroclaw), auch heute noch ist es Schlesiens größte und schönste Stadt. Überhaupt hat sich der historische Wohlstand Schlesiens in zahlreichen sehenswerten Städten und Bauwerken niedergeschlagen. Und auch landschaftlich hat Schlesien einiges zu bieten.

#### **Tourentips**

\* Niederschlesische Heide (Bory Dolnoslaskie): Hübsche, parkähnliche Schlesien Felder-Wald-Mischung zwischen Szprotawa und Boleslawiec. Leider nur wenige Straßen. Achtung, die Nebenstraße durchs Kwisa-Tal zwischen Lozy und Swietoszow ist durch ein Militärgelände blockiert!

\* Mittelschlesisches Oderbecken: Flach, wegen der überaus fruchtbaren Boden auch Schlesische Börde genannt, beschauliches Radwandern auf alten Landstraßen (Tourenvorschlag: Legnica- Ujazd Gorny- Rakoszyce - Smolec - Wroclaw - Piskorzow - Wiazow - Gnojna - Jaszow - Nysa. 170 km).

\* Mittelsudeten: Die Nordhänge des Riesengebirges (Karkonosze) sind ein anspruchsvolles, bei Steigungen bis 12 % ein anspruchsvolles, aber lohnendes Tourengebiet mit viel Panorama (Tourenvorschlag: Lwówek Śląski - Rzasnik - Jelenia Góra Sosnowka - Karpacz/850 m - Kowary Lubawka, 95 km). Ostsudeten: Schöne nicht sehr schwere Strecken durch talreiche Vorgebirge (Tourenvorschlag: Lubawka - Chelmsko Śląskie - Krzeszów Mieroszów - Jugowice - Lubachów - Swidnica, 75 km).

\* Östliches Sudetenvorland: Hügeliges Bauernland mit bewaldeten Inselbergen (Zobten, 718 m) (Tourenvorschlag: Swidnica - Wiry - Sobotka Naslawice - Krzywizna - Wroclaw, 65 km).

\* Glatzer Bergland (Glatzer Neiße, Warthaer Gebirge, Reichensteiner Gebirge, Eulengebirge): Stauseen und harmonisches Hügelland, malerische Bergländer, überwiegend anspruchsvolles Tourengebiet (Tourenvorschlag: Nysa - Otmuchów - Paczków - Żłoty Stok - Klodzko - Wojborz Woliborz - Jugów - Walim - Jugowice. 110 km).

\* Oberschlesischer Höhenrücken:

Mit dem mythischen Annaberg als Gipfel (385 m). GOP: Eine schlesische Region, die man hingegen besser weiträumig umradelt, ist das Oberschlesische Industriegebiet (poln. Abk. GOP, Hauptorte sind Gliwice, Bytom und Katowice). Eine Atemmaske ist in diesem bekannten Umwelt-Notstandsgebiet zwar nicht unbedingt erforderlich, aber große Freude kommt angesichts des Verkehrs und der Szenerie auch nicht auf. Es gibt wirklich schönere Ecken in Polen.

## **Südöstliches Polen**

Überblick Topografisch ähnelt das südöstliche Viertel Polens dem südwestlichen Quadranten. Ausgehend von der Landesmitte um Warschau (Masowisches Tiefland), über die Hochflächen und Mittelgebirge Kleinpolens bis hin zu den Gebirgen der Westkarpaten (Tatra, Beskiden) wird es auch hier nach Süden hin zunehmend bergiger. Und ähnlich der Oder im Westen fließt auch die Weichsel im Osten in einem breiten Becken.

In Südostpolen trafen sich Kulturen und Religionen aus dem Süden und dem Osten Europas und machten aus dieser Ecke Polens eine kosmopolitische. Der Krieg bereitete dem Vielvölkergemisch ein Ende. Heute prägt ein seltsamer Spannungszustand das Land: Wirtschaftlich zurückgeblieben und fast trotzig-traditionell die polonisierten Randgebiete in heiler Umwelt, südländisch-heiter und dekorativ-wohlhabend die alten Städte Krakau, Sandomierz, Zamosc, Lancut, Kazimierz Dolny ...

## **Tourenplanung**

Insgesamt ist Südostpolen also ein reizvolles Tourengebiet, das sich deutlich vom Rest des Landes unterscheidet. Berücksichtigen muss man allerdings daß die Übernachtungsmöglichkeiten in diesem Teil des Landes oft recht rar sind. Konkret bedeutet das: Entweder wenig Wahlfreiheit bei der Streckenplanung oder relativ lange Tagesetappen in Kauf nehmen (bis zu 120 km).

## **Kleinpolen (Malopolska)**

Als Kleinpolen bezeichnet den jüngeren, östlichen Teil des polnischen Königreiches der im 13. Jh. hinzu kam. Das heutige Kleinpolen (ein Großteil ist seit dem Krieg ukrainisch) umfaßt die Woiwodschaften Krakau, Sandomierz und Lublin, also den von Hochflächen und Flußtälern geprägten Mittelteil Südostpolens. Wie im übrigen Polen ist auch hier das Tourenpotential relativ groß. Als Pfeiler einer Tourenplanung empfehlen sich u.a. folgende Regionen:

## **Route der Adlerhorste**

Die durch die Jurassische Hochebene (Wyżyna Krakowsko-Częstochowska) führende "Route der Adlerhorste" (Szlak Orlich Gniazd) gilt als Polens schönster Wanderweg. Von Krakau bis Tschenstochau folgt die Route der historischen Handelsstraße nach Schlesien. Adlerhorsten gleich liegen Burgruinen und Schlösser auf Felshügeln. Besonders idyllisch ist der südliche Abschnitt, der durch den Ojcowski-Nationalpark führt. Off-road-Biker entnehmen den genauen Verlauf der Regionalkarte 1:125.000.

Tourenradler orientieren sich an der in der RV-Karte punktiert gekennzeichneten Straßenversion (ca. 160 km). Dabei lieber die eine oder andere Sehenswürdigkeit auslassen und mehr Nebenstraßen berücksichtigen.

Wunderschöne Touren lassen sich in den Kleinpolnischen und Lubliner Hochebenen unternehmen (Wyzyna Malopolska, Wyzyna Lubelska). Die Streckenprofile variieren von sanft hügelig bis bergig. Diverse Naturparks und sehenswerte Orte. Ungefähre Eckpunkte dieses ergiebigen Tourengebietes sind Kielce, Krakau, Sandomierz, Lublin und Zamosc. Auch das dünn besiedelte, sanft wellige Lubliner Waldland ist weiträumig-idyllisches Radwandergebiet (Polesie Lubelskie. NO Lublin).

## **Weichsel**

### **Weichsel-Oberlauf**

Der Oberlauf der Weichsel glänzt nicht gerade mit Traumstrecken für Radler. Dennoch ist die verschlupfte (wegen all des Drecks, der ihr aufgeladen wird) "Königin der polnischen Flüsse" als Routengeber nicht uninteressant. Liegen doch in ihrem Becken mehrere Orte, die man/frau einfach mal gesehen haben muß bzw. sollte. Von Auschwitz (die aufrüttelnde KZ-Gedenkstätte) nach Krakau (schönste Stadt Polens) führt die vergleichsweise verkehrsärmste Streckenvariante über Zator und Skawina. Bis zu den nächsten Highlights - Baranow Sandomierski und Sandomierz - sind es rund 160 km, die rechtsufrig auf überwiegend verkehrsarmen Straßen zurückgelegt werden können (inkl. Fähre über die Dunajec).

### **Weichsel-Unterlauf**

#### **Überblick und Tourentips**

Auch Kazimierz Dolny, das nächste bedeutende Ziel, kann am besten rechtsufrig erreicht werden (90 km). Nun bleiben noch 130 km bis Warschau die links- oder rechtsufrig zurückgelegt werden können. Welche Seite ist ziemlich egal, denn beide Strecken sind mehr oder weniger stark befahren. Wem die Weichseltour bislang Spaß gemacht hat, auf den wartet westlich von Warschau, ab Plock, der wohl interessanteste Abschnitt. Am nun folgenden Unterlauf der Weichsel gibt es häufiger als bislang Blickkontakt zum Fluss und eine dichtere Abfolge sehenswerter Orte: Plock - Wloclawek - Ciechocinek - Torún - anschließend nicht über Bydgoszcz sondern besser "landeinwärts" über Unislaw nach Chelmno - Grudziadz Kwidzyn - Gniew - Tczew - Danzig.

Insgesamt sind dies gut 300 km ab Plock. Zuvor missen von Warschau bis Plock ca. 120 km südlich der Weichsel zurückgelegt werden, wobei der Abstand zum Fluß bis zu 20 km beträgt.

### **Westkarpaten**

Zwei unterschiedliche Gebirgszonen umfaßt der polnische Karpatensaum. Lang und breit sind die von West nach Ost ziehenden beskidischen Mittelgebirge, schroff ansteigend und flachenmäßig konzentriert hingegen das Tatra-Hochgebirge. Eine gute Auswahl schöner Strecken haben Tourenradler im Vorland der Beskiden, wobei besonders das Vorgebirgsland der abgeschiedenen Bieszczady im äußersten Südosten hervorsteht („Polnisch-Sibirien“). Das eigentliche Bieszczady-Gebirge, dessen höchste Erhebungen im Bieszczady-Nationalpark liegen (bis 1346 m) wird zunehmend von Mountainbikern geschätzt (Wanderkarte 1:75.000). Noch populärer als MTB-Revier ist allerdings das Tatra-Hochgebirge (bis 2499 m, Nationalpark). Strecken-Infos usw. bei der MTBStation in Zakopane (ul. Sienkiewicza 37). Auch Tourenradler kommen in der Tatra recht hoch hinaus: Höchster anradelbarer Punkt ist der Bergsee Morskie Oko auf 1391 m, die 12 km lange Stichstraße ist für den Autoverkehr gesperrt. Ansonsten sind die Straßen im Einzugsbereich der Tatra in den Ferienmonaten ziemlich befahren. Die Szenerie der Tatra lohnt es dennoch, mehr noch jedoch im Juni oder September. Etwas ruhiger geht es weiter östlich im kleinen, aber feinen Pieniny-Gebirge zu (bis 981 m, Drei-Kronen-Massiv). Hier reizt vor allem das Durchbruchstal der Dunajec, wo Floßfahrten ab Sromowce möglich sind. Im Gegensatz zur tschechischen Seite führt am polnischen Ufer jedoch kein Weg entlang der Dunajec.