

# EISZEIT

Richard hat schon einige Touren über gefrorene Seen, Flüsse und Meeresbuchten unternommen. Für bikeAdventure erzählt er seine schönsten Anekdoten und gibt wertvolle Tipps zum Radeln auf Eis.

Text: Richard Löwenherz • Fotos: Richard Löwenherz, Sven Riedel, Jakob Maercker



Auf der Havel bei Berlin: Extreme Kälte bis unter  $-20^{\circ}\text{C}$  ließ den Fluss im Februar 2012 zu einer natürlichen Eisstraße gefrieren.



Offroad durch die schwedischen Schären: In kalten Wintern bildet sich viel Eis zwischen den Inseln, doch nicht überall ist es dick genug.

**W**enn Eiseskälte allmählich die Gewässer frieren lässt, ist die Stunde der wagemutigen Offroad-Radler gekommen. Dann werden sämtliche Eisflächen zu einer potenziellen Fahrfläche, auf der auch Radfahrer in die verborgenen Welten eintauchen können, die sonst nur Paddlern oder Schlittschuhläufern vorbehalten sind.

Doch wie geht man das Ganze an, ohne sich dabei in Gefahr zu bringen? Und wo finden sich die Reviere, in denen solche Touren überhaupt möglich sind? Hier ein kleiner Einblick in eine vollkommen andere Art des Radreisens.

## Schwedische Schären

Seit zwei Tagen bin ich mit Sven auf dem Eis der Ostsee unterwegs. Von Insel zu Insel fahren wir, spüren unserer Räder durch locker knirschenden Pulverschnee, der die weitläufigen Eisflächen in ein konturloses Weiß verhüllt. Es gibt keinen Weg, keine Spur – nichts, was uns die Richtung vorgibt. Wir fahren einfach, wohin es uns beliebt: mal weit hinaus, mal dicht am felsigen Ufer oder direkt auf einen kleinen Leuchtturm zu. Die Freiheitsgrade sind geradezu berauschend, und wir fühlen uns weitab jeglicher

Zivilisation, obwohl diese nur wenige Kilometer entfernt ist.

Wir hatten uns von Videos der schwedischen Eisläufer-Szene inspirieren lassen, in denen die Skater vor Stockholm kilometerweit über blankes Eis glitten. Das sollte doch auch mit bespikten Rädern möglich sein, dachten wir uns und fuhren im Februar 2013 für einen ersten Selbstversuch an die Schärenküste Südschwedens. Der Winter zeigte sich hier schon seit längerem von seiner kalten Seite und hatte einen mächtigen Eispanzer wachsen lassen. Viele der vorgelagerten Inseln waren nun mit dem Festland verbunden. Ein Blick auf die aktu-



- 1) Wasserdichter Rucksack mit Wechselsachen (inkl. Schuhe)
- 2) 12-Meter-Seil mit Karabiner am Rad befestigt
- 3) Wasserdichte Radtasche mit Proviant (auch als Auftriebskörper für das Rad)
- 4) Eispickel zur Selbstrettung aus einem Eisloch
- 5) Lenkertasche mit Kamera in wasserdichtem Sack
- 6) Räder mit Spikes



Tauwetter an der Högakusten.

Nur eine klare Nacht mit Frost hätte gereicht, und die wässrige Schneematschauflage wäre zu einer idealen Eisfläche gefroren.

Von den schwedischen Eisläufern abgeschaut und ergänzt: Das Sicherheitskonzept für Offroad-Radfahrten über das Eis.



Unterwegs in der russischen Arktis: Ohne Spikes sind Stürze vorprogrammiert, da hilft auch nicht die aufgeraute Spur eines Kettenfahrzeugs.

ellen NASA-Satellitenbilder und Eisanalysen des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie stimmten uns zuversichtlich, schon hier eine sichere Fahrfläche für ein seltenes Offroad-Abenteuer vorzufinden.

Die Schneeaufgabe bremst etwas, wir kommen nur langsam voran. Aber wir genießen dieses unbeschreibliche Gefühl, über das Eis gefrorener Meeresbuchten zu rollen und tauchen immer tiefer ein in die unberührte Inselwelt der schwedischen Schären. Plötzlich ein lautes Knacken im Eis. Ich stoppe abrupt und setze mein Rad langsam zurück. Mit einem Beil hacken wir ein kleines Loch und prüfen die Dicke – nur noch

vier Zentimeter. In diesem Zustand trägt es noch, aber was, wenn es später noch dünner wird?

Natürliche Eisflächen sind unberechenbar und bedürfen einer steten Beurteilung. Doch so gut man die Eisverhältnisse auch einschätzen mag, so unabdingbar ist es auch, sich mit dem einen Szenario bestmöglich vertraut zu machen, das jederzeit eintreten kann: dem Einbruch ins Eis. Bei den skandinavischen Eisläufern gehört das zur praktischen Vorbereitung. Jeder, der sich über lange Strecken auf unbekanntes Eis wagt, sollte vorab schon mal Kontakt mit den Elementen gehabt haben. Das bedeutet



Andere Tücken: Auf dem Baikalsee muss man sich nicht vor dünnem Eis fürchten, doch Risse sind häufig, und nicht alle sind sicher überfrozen.

streng genommen, mindestens einmal probiert zu haben, wie sich das anfühlt, in voller Montur ins kalte Wasser zu fallen. Ein gut durchdachtes Sicherheitskonzept ist nötig, um sich im Ernstfall selbst helfen zu können. Dazu gehört vor allem das griffbereite Mitführen von Wechselkleidung (mehr dazu im Infokasten).

## Brandenburgs Eisparadiese

Auf meiner ersten Eisradtour durch das südliche Brandenburg im kalten Januar 2006 hatte ich noch kein wirkliches Sicherheitskonzept. Ich war einfach angefixt von der Idee, etwas Einmaliges auszuprobieren, verfolgte mit Spannung das Zufrieren der Gewässer, ging auf die Seen der Schlittschuhläufer, prüfte die Eisdicke und entschloss mich schließlich zu einer mehrtägigen Radtour über das heimische Gewässernetz: von der Senftenberger Seenplatte über den Spreewald bis hinauf nach Berlin – insgesamt 224 Kilometer, von denen 83 Kilometer über blankes Eis führten. Höhepunkt war die Durchquerung des kompletten Spreewalds auf der Hauptspreewald.

Der von etlichen Wehren gestaute Flusslauf glich einem stehenden Gewässer und war bombensicher gefroren. Das führte damals zu einem regelrechten Volksgetummel auf dem Eis: Schlittschuhläufer, Fußgänger, ja sogar Rentner auf Fahrrädern begegneten mir. In den Dörfern Leipe und Lehde sah ich Glühweinstände und Kneipentische auf dem Eis. Im Unterspreewald jedoch, wo die Spree wieder frei fließen konnte, war dann streckenweise der ganze Stromstrich offen oder so dünn beeist, dass dort Wasser aus kleinen Löchern quoll. Dicht am Ufer fuhr ich weiter, bis ich auf nur noch zwei Zentimeter dickem Randeis stand. Ich hatte Glück und konnte noch aussteigen, bevor das Eis zerbrach.

Im Januar 2009 war ich erneut im gefrorenen Spreewald unterwegs, diesmal mit Jakob. Wir entschieden uns, auf den Fliesen im Oberspreewald zu bleiben. Aber auch hier gab es tückische Bereiche mit offenen Stellen, insbesondere im Norden, wo das warme Kühlwasser des Kraftwerks Jänschwalde eingelassen wurde. Deutlich besser



**Traumkulisse:** Nachtlager auf dem Eis des gefrorenen Arktischen Ozeans.

waren die Bedingungen, als wir weitere drei Jahre später, im Februar 2012 während einer extremen Kältewelle die Havelseen westlich von Berlin befuhren.

## Versuche auf dem Meereis

Im Februar 2013 folgte dann mit Sven der erste Versuch auf dem Meereis entlang der schwedischen Schärenküste. Obwohl wir am Ende in reichlich Neuschnee versackten, gefiel uns dieses Erlebnis so gut, dass wir ein Jahr später einen zweiten Versuch entlang der Höga Kusten wagten. Doch hier

waren die Eisbedingungen alles andere als optimal, da der Eispanser schon wieder aufgebrochen war und in den Buchten nur noch Schollen umhertrieben. Erst kurz vor Umeå fanden wir eine Fläche, auf der wir uns austoben konnten.

An diesem Beispiel wurde uns deutlich, dass es gar nicht so einfach ist, die optimalen Eisbedingungen abzapassen. Die Zeitfenster sind auch im hohen Norden sehr kurz, denn es braucht einerseits eine längere Frostphase für das Eiwachstum, andererseits ein vorübergehendes Tauwetter, damit der angesammelte Schnee auf dem Eis wieder verschwindet – und danach er-



**Faszination Eis:**

Unterwegs auf den Flüssen Nordsibiriens.

neut Frost. Man müsste also spontan sein, um genau diesen Zeitpunkt ausnutzen zu können. Das klappt eigentlich nur vor der eigenen Haustür, also richteten wir unseren Fokus wieder auf Deutschland.

Doch wo findet man hierzulande so weite Eisflächen? Die Antwort war verblüf-

Anzeige



# Wir haben die Schnauze voll.



Hilf unseren Meeren mit deiner Spende:  
[wwf.de/plastikflut](http://wwf.de/plastikflut)



**STOPP DIE  
PLASTIK  
FLUT**

Der WWF arbeitet weltweit mit Menschen, Unternehmen und Politik zusammen, um die Vermüllung der Meere zu stoppen. Hilf mit deiner Spende! **WWF-Spendenkonto: IBAN DE06 5502 0500 0222 2222 22**

## INFO

### Einschätzung der Eisstärke:

Für eine Beurteilung der Eisstärke sind oft Risse hilfreich, vorausgesetzt das Eis ist klar und es liegt kein Schnee darauf. Bei trübem Eis lässt sich die Stärke mit etwas Erfahrung auch am Klang abschätzen, zum Beispiel beim Aufstampfen oder Springen. Je dicker das Eis, desto dumpfer das Geräusch. Springt man wie auf Beton, ohne dass es knackt, hat man optimale Bedingungen. Im Zweifelsfall aufhacken oder anbohren. Mindestens fünf Zentimeter dick sollte das Eis sein, bevor man überhaupt daran denkt, es zu betreten. Besser sind zehn Zentimeter, denn die Eisdecke kann auch auf stehenden Gewässern variieren. Bei 15 Zentimetern ist man ziemlich sicher unterwegs, und bei 30 Zentimetern vergisst man fast, dass es unter dem Eis noch Wasser gibt – sogar Autos könnten jetzt darauf fahren.

### Sicherheitskonzept:

Sobald man sich auf dünnes oder unbekanntes Eis begibt, muss eine Garnitur Wechselsachen mitgeführt werden (inklusive Jacke und Schuhe). Am besten trägt man sie wasserdicht verpackt in einem Rucksack, damit sie im Ernstfall sofort griffbereit sind. Hilfreich für eine Selbstrettung sind Eispicker – zwei Kunststoffgriffe mit Metallspitzen – die man sich einfach um den Hals hängt. Diese sollten stets zugänglich sein, also über der Außenjacke hängen. Damit lässt es sich leichter über rutschiges Eis robben. Zur Sicherheit kann auch ein längeres Seil mitgenommen werden, das mit einem Karabiner am Rahmen befestigt wird. Einerseits, um sich bei Eiseinbruch gegenseitig helfen zu können, andererseits, um auch das Rad zu bergen.

### Eisstraßen im Ostseeraum:

Radfahrten über Eis müssen nicht immer offroad sein. Im Ostseeraum gibt es temporär Eisstraßen, die zu Inseln im Bottnischen Meerbusen (vor Luleå und Oulu), zu den Inseln vor Estland und zwischen den Åland-Inseln und dem finnischen Festland führen. In harten Winterphasen sind diese Eisstraßen Alternativen zu den Fährverbindungen. Dann rollen für einige Tage oder gar Wochen Autos über das Eis, auf der estnischen Ostsee ganz offiziell ab einer Eisdicke von 25–30 Zentimetern. Oft kommt es allerdings nicht dazu. Eisstraßen im Åland-Archipel gab es in den letzten vier Jahrzehnten nur sechs Mal: 1986, 1987, 1994, 1996, 2003 und 2011. An der estnischen Ostsee scheint es dagegen häufiger zu klappen: Hier wurden Verbindungen über das Meereis zuletzt 2007, 2011, 2016, 2017 und 2018 freigegeben.

### Infoquellen zur Eislage:

- Interaktives weltweites Satbild-Komposit der NASA, sehr hilfreich für eine visuelle Beurteilung der Eisentwicklung auf dem Meer und auf größeren Seen: [worldview.earthdata.nasa.gov](http://worldview.earthdata.nasa.gov)
- Regelmäßig aktualisierte Karte zur Eisbedeckung und Eisstärke im Ostseeraum, informativ vor allem bei bewölktem Wetter: [www2.bsh.de/aktdat/eisdienst/Aktuelle-Eiskarte.pdf](http://www2.bsh.de/aktdat/eisdienst/Aktuelle-Eiskarte.pdf)
- Eislage auf deutschen Flüssen und Kanälen, ermöglicht Einschätzung der Eisentwicklung auf diversen Binnenschiff-Routen: [www.elwis.de/DE/dynamisch/gewaesserkunde/eislage/](http://www.elwis.de/DE/dynamisch/gewaesserkunde/eislage/)
- Tourenberichte der schwedischen Eisläuferszene, für Nichtmitglieder erst nach einer Woche einsehbar, anhand vieler Fotos punktuell sehr gute Einschätzung der Eislage möglich: [www.skridsko.net/skridskonet/fardrapport/](http://www.skridsko.net/skridskonet/fardrapport/)

### Radtourenberichte:

- Åland Eisstraße (2003): [konstantin.shemyak.com/cycling/Alands/index.html](http://konstantin.shemyak.com/cycling/Alands/index.html)
- Åland Offroad (2011): [www.yetirides.com/2011/02/ice-road-that-was-not.html](http://www.yetirides.com/2011/02/ice-road-that-was-not.html)
- Estnische Inseln (2010): [www.veloguide.ru/path\\_full.php?id\\_path=93](http://www.veloguide.ru/path_full.php?id_path=93)
- Schwedische Schären (2013): [www.lonelytraveller.de/schweden5/schweden5B.html](http://www.lonelytraveller.de/schweden5/schweden5B.html)
- Grönland (1992): [www.mountainbike-expedition-team.de/Greenland/groenland.html](http://www.mountainbike-expedition-team.de/Greenland/groenland.html)



Nur keine Angst vor kaltem Wasser: Wer sich körperlich und mental gut vorbereitet, kann sich im Ernstfall besser einschätzen.

fend einfach: auf dem Oderhaff. Es ist die größte Wasserfläche Deutschlands, auf der sich regelmäßiges Eis bildet, und das oftmals früher als auf den meisten Binnenseen. Hier reichen schon moderate Kältewellen, und ein Eldorado für Eissradler tut sich auf.

Im Januar 2016 zum Beispiel froh das Haff schon frühzeitig zu, obwohl der vorangegangene Dezember ungewöhnlich mild war. Die Kälte im Januar hielt etwa drei Wochen an, so dass sich über die ganze Fläche dickes Eis bilden konnte. So war der Weg frei für eine Süd-Nord-Querung von Ueckermünde bis zur Insel Usedom. Es war meine bis dato faszinierendste Eissradtour – zwar nur einen Tag lang, aber eine, die mich gefühlt in die Arktis katapultierte. Denn als ich mich auf halber Strecke umsaß, konnte ich kein Land mehr erkennen – rundherum eine weiße endlose Fläche und darüber der blaue Himmel.

Dass ich ein Jahr später in der echten Arktis stehen würde, hatte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu glauben gewagt. Auf einer der längsten Eisstraßen der Welt fuhr ich über Hunderte von Kilometern den ostsibirischen Fluss Jana hinab bis ans Polarmeer und auf dem Meereis bis zur Polarhafenstadt Tiksi. Sven nahm sich schon im selben Jahr den Baikalsee vor. Mehrere Wochen fuhr er offroad auf dem Eis.

Ein Traumziel sind die Eisbuchten im Nordwesten Grönlands. Selbst hier waren schon Radreisende unterwegs: Andy Heßberg und Gottfried Debove fuhren im Winter 1992 ganze drei Monate durch eine bizarre Eiswelt, die man radfahrend wohl kaum intensiver erleben kann. Gibt es noch Steigerungsmöglichkeiten?

