

E.4. Radfahren in den USA

a. Detaillierte Routenbeschreibung, Straßenverhältnisse und Verkehr

In diesem Kapitel erhältst du Informationen zu der Qualität der einzelnen Streckenabschnitte. Dies umfasst sowohl Aussagen zur Qualität der Straßen als auch Aussagen zum Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus enthält dieses Kapitel eine detaillierte Wegbeschreibung. Diese erlaubt es, die geradelte Strecke im Detail auf der Karte nachzuvollziehen oder nachzufahren.

Aktualisierung

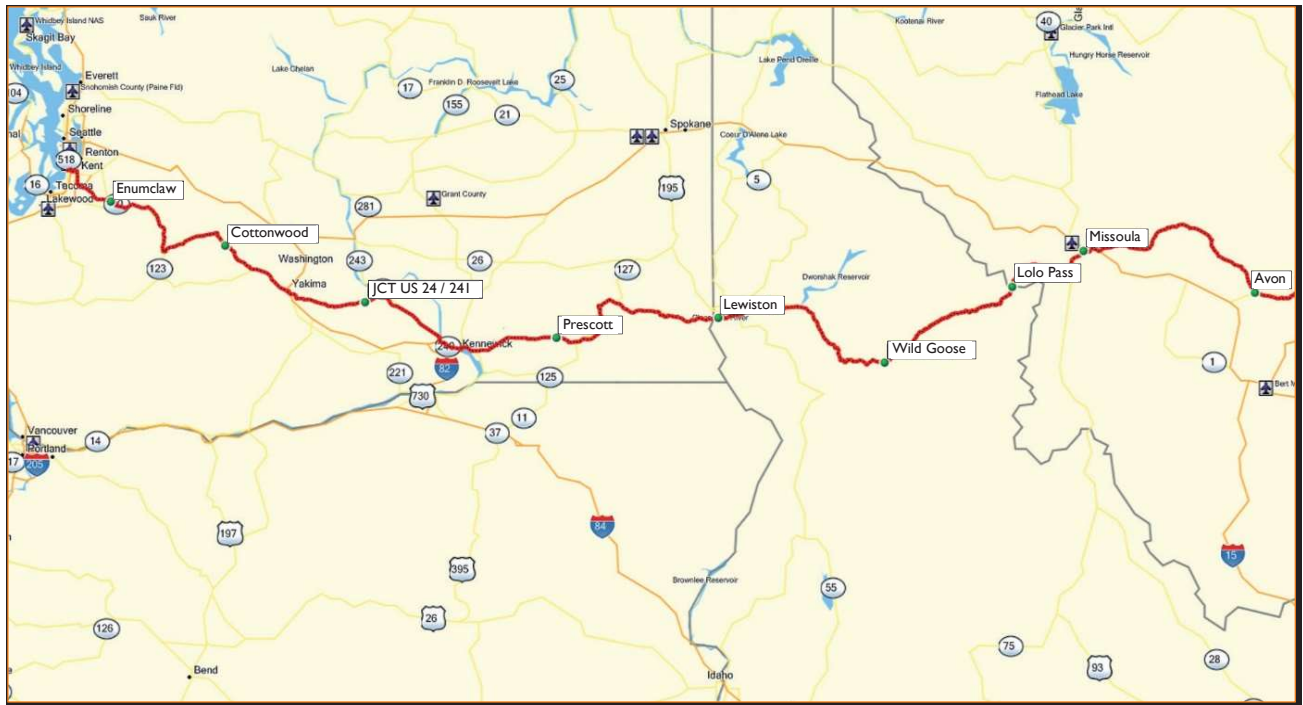
Wie bereits oben kurz erwähnt, informierte mich ein Radler, der die USA auf der hier beschriebenen Strecke durchquerte, dass er zur Navigation während der Tour primär die in diesem Kapitel angefertigte Routenbeschreibung und Google Earth herangezogen hat. Wenn du dir also diese Seiten vor Tour Beginn auf dein Smartphone lädst, wirst du sicher an der Ostküste ankommen.

Dieses Kapitel enthält keine Aussagen zum Höhenprofil der einzelnen Etappen. Das hätte den Umfang dieses Kapitels gesprengt. Eine Übersicht über das Höhenprofil der Tour folgt im nächsten Kapitel.

Wie bereits erwähnt, finde ich die USA für Radfahrten sehr gut geeignet. Vor allem im dünn besiedelten Nordwesten kannst du vom Autoverkehr ungestört auf guten Straßen fahren, zumal diese zumeist noch einen breiten Randstreifen haben, der dir als Radweg dient. Einschränkend ist allerdings zu vermerken, dass in den USA beim Straßenbau sehr oft relativ grobkörnige Asphaltmischungen verwendet werden. Entsprechend ist der Straßenbelag in der Regel wesentlich rauer als in Deutschland. Außerdem liegen viel mehr zerfetzte Reifenteile auf den Straßen herum, als das bei uns der Fall ist. Die meisten dieser Teile liegen leider auf den Randstreifen. Die Reifenteile beinhalten ganz dünne Drähte, die du kaum sehen kannst. Kleine Teile dieser Drähte trennen sich im Übrigen auch aus dem Reifengummi heraus und liegen unsichtbar isoliert auf der Straße herum. Diese Drähte sind die häufigste Ursache für Reifenpannen. Kein Fahrradreifen ist ihnen gewachsen. Also hüte dich vor Reifenfetzen und mache darum einen größtmöglichen Bogen.

Nun aber zur Wegbeschreibung. Wir beginnen unsere Tour der Einfachheit halber am Flughafen von Seattle-Tacoma (SeaTac), der gut 20 km südlich vom Seattle-Stadtzentrum liegt. Obwohl die Metropolregion von Seattle in den letzten Jahren einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung erlebt hat (sie beherbergt die Firmenhauptsitze u.a. von Amazon, Microsoft und Starbucks), ist die Verkehrssituation um den Flughafen herum selbst für Fahrradfahrer noch immer erträglich. In der unmittelbaren Nähe des Flughafens auf dem International Boulevard findest du eine große Anzahl Hotels aller Preisklassen, wo du sehr gut die erste Nacht verbringen kannst.

Nach dem Start deiner Tour entweder direkt am Flughafen oder von einem der umliegenden Hotels musst du dich zunächst ca. 30 km mit etwas Autoverkehr auseinandersetzen. Direkt nach Verlassen des Flughafens biegst du rechts nach Süden auf den International Boulevard ab. Du fährst ca. 3,6 km an diversen Hotels vorbei und biegst dann links nach Osten auf die 216th Street ab. Du unterquerst Interstate 5 und biegst rechts auf die Military Road South ab. Nach 1,6 km



biegst du links in den 231st Way ab, der in die 228th Street übergeht. Nach 3.6 km erreichst du eine Eisenbahnüberquerung. Vor dieser biegst du rechts auf einen Radweg ab, dem du entlang der Eisenbahntrasse 10 km folgst. Dann kommst du zur Main Street. Auf dieser überquerst du die Bahnlinie. Nach 1,1 km erreichst du den Auburn Way, der, nachdem du rechts abgebogen bist, zur Landstraße wird. Nachdem du auf den Auburn Way abgebogen bist, sind es noch 24 km bis Enumclaw. Je näher du dem Städtchen Enumclaw kommst, desto ruhiger wird der Verkehr.

Enumclaw ist der Eingang zum Kaskadengebirge. Das Städtchen hat 10.700 Einwohner. Ab Enumclaw folgst du der Enumclaw Chinook Pass Road, die später in Highway 410 übergeht. Es gibt nur diese eine Straße, die sich gemächlich durch schöne, bewaldete Natur windet. Sie lässt sich wunderbar befahren bei wenig Verkehr. Zunächst erreichst du den Mount Baker-Snoqualmie National Forest und nach knapp 54 km hinter Enumclaw erreichst du die Einfahrt zum Mount Rainier National Park.

Aktualisierung:

2010 begannen wir die Tour am Donnerstag den 12. August und überquerten das Kaskadengebirge am Freitag den 13. August. 2014 radelten wir einen großen Teil derselben Strecke am Sonntag den 6. Juli. Während ich 2010 auf einer fast leeren Straße geruhsam die leichte Steigung zum Chinook Pass hinauffuhr, waren wir 2014 am Sonntag mit einer fürchterlichen Verkehrssituation konfrontiert. Ein Auto nach dem anderen fuhr an uns vorbei. Am Montagmorgen den 7. Juli waren wir auf dem letzten Teilstück zum Chinook Pass dagegen wieder fast alleine unterwegs. Folglich rate ich, die Überquerung des Kaskadengebirges und die Durchquerung des Mount Rainier Nationalparks auf einen Wochentag zu legen.

Neben dem Wochenendverkehr, der auf den schönen Straßen des Kaskadengebirges im Sommer immer stark ist, gab es verkehrstechnisch zwischen den Touren 2010 und 2014 aber noch einen weiteren Unterschied. Anfang Juli beginnen in den USA die Sommerferien. Gegen Mitte August sind sie schon bald wieder zu Ende. Zu diesem Zeitpunkt haben die meisten Amerikaner ihren Jahressommerurlaub bereits abgeschlossen. Deshalb war die Verkehrssituation im Westen im August 2010 generell viel besser als im Juli 2014. Ich weise an einigen Schlüsselstellen noch einmal gesondert darauf hin. Eine dieser Schlüsselstellen ist der Yellowstone Nationalpark. Hier waren wir Ende August 2010 an vielen Stellen fast alleine unterwegs. Es war herrlich. Mitte Juli 2014 waren wir dagegen extrem starkem Autoverkehr ausgesetzt. Das Radfahren im Park war immer noch ein sehr schönes Erlebnis. 2010 war es aber noch um viele Klassen besser. Deshalb halte ich die von mir 2010 gewählte Reisezeit für die empfehlenswerte. Möglicherweise ist auch Juni ein guter Reisemonat. Allerdings kenne ich Berichte von Radfahrern, die Anfang Juni im Yellowstone Park noch starke Schneefälle erlebt haben. Von daher bin ich zur Auffassung gekommen, dass die Monate August und September für die USA Durchquerung die bestmöglichen sind.

66,5 km nach Enumclaw stößt Highway 410 auf Highway 123. Ab diesem Punkt setzt sich Highway 410 in Serpentina fort, die zum Chinook Pass hinaufführen. Du erreichst ihn 72 km nach Enumclaw. Hinter diesem Punkt hast du die Kaskaden überquert und fährst weiter Richtung Yakima. Ca. 56,5 km nach dem Chinook Pass biegst du nach rechts in eine kleine, schöne und gut zu radelnde Nebenstraße des Highway 410 ein. Sie heißt Nile Road und ist 7,7 km lang, bevor du auf Highway 410 zurückkehrst. Highway 410 endet nach weiteren ca. 13 km (d.h. 148 km nach Enumclaw) und mündet auf Highway 12. Darauf radelst du weiter. Der Verkehr nimmt deutlich zu. Die Straße wird 4-spurig. 26 km nach der Abzweigung auf Highway 12 erreichst du die wenig attraktive Stadt Yakima. Diese hat 91.000 Einwohner. Einschließlich der umliegenden Gemeinden wohnen im Großraum Yakima 243.000 Menschen. Hauptwirtschaftszweig ist die Landwirtschaft vor allem der Anbau von Wein und Hopfen. Da sich die Wolken im Westen am Kaskadengebirge abregnen, ist Yakima ausgesprochen trocken. Im Sommer wird es sehr heiß. Der Kontrast zu den kühlen Wäldern des Kaskadengebirges, die du gerade durchfahren hast, ist extrem. Hinter Yakima beginnt eine wüstenähnliche Gegend. Kurz nach Verlassen der Stadt beruhigt sich der Verkehr. Die Straße lässt sich gut befahren auch dank eines breiten Seitenstreifens. Die Gegend ist allerdings sehr langweilig.

Nach Yakima radelst du 63 km auf Highway 24, der auf Highway 240 stößt. Auf diesem biegst du nach rechts in südliche Richtung ab. Nach ca. 48 km erreichst du die schöne Stadt Richland, die am Columbia Fluss liegt. Hier mündet der Yakima Fluss in den Columbia Fluss. Richland hat den Charakter einer Oase und bildet einen wunderbaren Kontrast zu der wüstenähnlichen Landschaft, durch die du gerade geradelt bist. Richland hat 48.000 Einwohner. Sobald du die Stadt erreichst, radelst du auf schnellstem Weg zum Columbia Fluss. An diesem läuft ein sehr schöner Radweg entlang. Du überquerst den Columbia Fluss auf der Brücke der Interstate 182, die an ihrer Seite einen Radweg hat. Direkt nach Überquerung des Flusses fährst du von der Brücke herunter und folgst dem Radweg auf der Ostseite des Columbia Flusses nach Süden. Nach ca. 12 km erreichst du Pasco.

Diese Stadt hat 60.000 Einwohner. Sie ist der arme Bruder von Richland. Gut 23% der Bevölkerung leben unterhalb der Armutsgrenze. Das merkt man der Stadt an. Allerdings fährst du in Pasco an einem kleinen mexikanischen Restaurant vorbei, das phantastische, selbst gemachte Tortilla Chips serviert. Es heißt El Aguila. Du findest es, indem du nach der Highway 397 Brücke, die über den Columbia River führt, den Radweg verlässt nach links in die 9th Avenue abbiegst. An der 2. Abzweigung biegst du noch einmal links auf die West Ainworth Street ab. An der Ecke zur 10th Avenue liegt dann das Restaurant.

Weiter geht's nach Norden auf der 10th Avenue bis zur Lewis Street. Auf diese biegst du rechts ab und radelst 3,7 km bis du die Auffahrt auf Highway 12 erreichst. Der Verkehr ist hier relativ stark, nimmt aber nach Verlassen der Stadt Pasco und ihrer Vororte schnell ab, und bald bist du wieder in gut befahrbaren, verkehrsarmen Gefilden.

Auf Highway 12 bleibst du 3,8 km. Du überquerst den Snake River über eine interessante Brückenkonstruktion und biegst dann nach Osten auf Highway 124 ab. Die Landschaft wird wieder wüstenähnlich mit spärlichem Bewuchs. In den Sommermonaten ist es sehr heiß. Die Gegend entlang Highway 124 ist extrem dünn besiedelt. Auf 58 km Länge gibt es nichts – nicht mal eine Tankstelle. Erst in dem kleinen Ort Prescott (318 Einwohner) gibt es eine Bar. Nach insgesamt 72 km mündet Highway 124 bei Waitsburg in Highway 12 – den so genannten „Lewis and Clark Trail“. Die Landschaft wird langsam fruchtbarer. Weizenfelder säumen die Straße. Auf Highway 12 radelst du 120 km auf einer schönen, verkehrsarmen Strecke bis Clarkston, WA.

Clarkston hat 7.200 Einwohner. Hier überquerst du den Snake River und kommst nach Idaho und in die Stadt Lewiston, die 32.000 Einwohner hat. Über Columbia und Snake River ist Lewiston mit großen Meeresschiffen zu erreichen. Die Stadt hat den am tiefsten im Inland gelegenen Seehafen der Westküste. Entsprechend hat Lewiston einen industriellen Charakter. Güter, die in Lewiston ankommen, werden per LKW weiterbefördert, und das hat spürbare Auswirkungen auf den Verkehr. Der Highway 12, den wir von Lewiston aus am Clearwater Fluss entlang radelten, war stark befahren. Außerdem hatte er keinen Randstreifen. Der starke Verkehr hält etwa 120 km an bis zum Örtchen Kooskia, wo sich Highway 12 und 13 treffen. Abgesehen vom starken Verkehr ist die Fahrt entlang des Clearwater River sehr schön.

Aktualisierung

2014 hatten wir auf Highway 12 entlang dem Clearwater River ein wesentlich angenehmeres Erlebnis. Am Samstag den 11. Juli 2014 herrschte dort wenig Verkehr. Ich vermute, dass an einem Samstag grundsätzlich weniger Verkehr auf dieser Straße herrscht als an einem Wochentag (einem Dienstag), an dem wir die Straße 2010 entlangradelten. Außerdem fiel mir beim neuerlichen Befahren dieser Straße auf, dass sie an vielen Stellen doch einen gut befahrbaren Randstreifen hat.

Wenn in Kooskia der Verkehr nachlässt, wird die Fahrt phantastisch. Der Highway 12 zwischen Kooskia, ID, und Lolo, MT, ist einer der schönsten Abschnitte der Tour. Auf diesem Teilstück, das 215 km lang ist, gibt es keine Ortschaften. Entlang dieser Strecke liegt – 160 km nach Kooskia, ID und 55 km vor Lolo, MT – der berühmte Lolo Pass in den Bitterroot Mountains. Genau auf der Passhöhe liegt die Grenze zu Montana, und dort ändert die Zeitzone von Western auf