

Reisetagebuch zur Radfahrt von Aachen nach Stuttgart (September 2008)

Nachdem ich nun schon unzählige male von Aachen nach Stuttgart mit dem Zug gefahren bin, habe ich mich für die anstehende Reise auf mein Rad geschwungen, um nahe, aber doch mir unbekannt Gebiete zu erkunden. Die Fahrt führt mich von Aachen entlang der Vennbahn durch Belgien nach Luxemburg und weiter über Lothringen und dem Elsass zu meinem Ziel, Stuttgart. Zugegeben, es ist nicht der direkte Weg. Aber ganz nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel“, kann ich damit mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen: Zum Einen will ich dem Verlauf der Vennbahn folgen im Hinblick auf den geplanten, durchgängigen Radweg von Aachen nach Luxemburg. Die alte Eisenbahnlinie, auf deren Trasse der Radweg geplant ist und teilweise schon existiert, wurde 1889 durchgängig in Betrieb genommen, um Kohle von Kohlerevier um Alsdorf nördlich von Aachen zur Stahlverarbeitung nach Luxemburg zu transportieren (und nebenbei hat sie noch einen Teil der Eifel erschlossen). Ich wollte also dem ehemaligen Weg der einheimischen Kohle bis in die Hochöfen folgen. Qualmende Schloten und verrostete, zerfallene Industrieanlagen gehören zwar üblicherweise nicht in das Besichtigungsprogramm eines Reisenden, mir ist es allerdings wichtig, nicht nur die Sahnestückchen und Torten anschauen, sondern auch die Knochen und Krähten, die das Gerüst des Landes bilden. Außerdem möchte ich das Elsass kennen lernen, das mir - abgesehen von Strasbourg - bislang völlig fremd ist.

Interessant an der Route ist auch, dass sie fast vollständig durch Gebiete verläuft, die in irgendeiner Weise mit der deutschen Sprache verbunden sind: Im Osten Belgiens ist in der „Deutschsprachigen Gemeinschaft“ (DG) um Eupen und Sankt Vith Deutsch nicht nur offizielle Amtssprache, sondern die einzige auf der Strasse gesprochene Sprache. {+Hintergrund} Luxemburg wiederum ist dreisprachig, wobei

deutsch unter anderem #[die Sprache in den Medien ist]. Lothringen und das Elsass waren einige Zeit ein Teil von Deutschland, und zumindest im Elsass soll noch teilweise deutsch gesprochen werden.}



Mein Fahrrad

Als Fahrzeug nehme ich mein Fahrrad, bepackt mit Zelt, Schlafsack und Isomatte sowie Kleidung für eine Woche, und so begeben sich mich auf die weite Reise...

Man entschuldige bitte die teilweise sehr schlechten Bilder, das ist eigentlich nicht meine Art. Aber ich wollte trotz des schlechten Wetters wenigstens ein paar Fotos in meinem Reisebericht verteilen.

1. Tag: Bis die Socken qualmen

Aachen -Steffeshausen (97 km)

Die erste Etappe führt auf bekannten Wegen in das Hohe Venn. Ich versuche, die Höhe auf einer verhältnismäßig abwechslungsreichen Strecke zu gewinnen, denn die mit dem Rad befahrbaren Wege führen leider nicht durch die schöne Hochmoorlandschaft mit dem gelblichen Pfeifengrasteppich (dort gibt es nur schmale Holzstege), sondern durch die mit Fichten aufgeforsteten Gebiete, die Baumäcker, in denen die Bäume in preußischer Korrektheit in Reih und Glied angeordnet sind. Die oft kerzengeraden Forstwege sind also sehr monoton und unmotivierend, um das Hohe Venn, immerhin bis zu 700 m hoch (Aachen liegt auf 150 m) zu erklimmen.

Über RAEREN und der ehemaligen Siedlung Reinartzhof fahre ich also am Brackvenn entlang, überquere die Strasse von Mützenich nach Eupen und fahre ins Hilltal hinab und am Talhang wieder hinauf bis SOURBRODT. Unterwegs wurde das Wetter richtig „vennig“, also regnerisch und ungemütlich, und das hielt den Rest des Tages an. Nun ja, der Regen gehört bekanntlich zum Venn wie die Fritten zu Belgien und konnte mich deshalb nicht beeindrucken.

In SOURBRODT fahre ich direkt zum Bahnhof bzw. dem, was von ihm noch übrig ist: Das alte Bahnhofsgebäude. Schön hergerichtet steht es am Rande einer großen, trostlosen Schotterfläche und erinnert an die Zeit, als noch reger Betrieb herrschte. In einem unscheinbaren Eck liegt noch ein kleines Stückchen Gleis für die Draisinenfahrten nach bzw. von Kalterherberg. Ich suche eine Straße oder einen Weg, der einigermaßen der Vennbahn nach Süden folgt, denn die Gleise sind hier zwar schon entfernt, der versprochene Radweg ist aber noch nicht gebaut.

Der nächste erwähnenswerte Ort, den ich durchfahre, ist WAIMES. Erstens, weil er im Vergleich zu den Orten in der Umgebung recht groß ist und ein „richtiges“ Ortszentrum mit zahlreichen Läden und viel Verkehr besitzt. Und zweitens weil ich mich wundere, dass hier französisch gesprochen wird: ?[Waimes und Malmedy sind also die beiden einzigen Gemeinden der Ostkantone (und waren damit kurzzeitig deutsches Gebiet, nämlich #[wann], als #[was geschah?]), die nicht der Deutschsprachigen Gemeinschaft angehören]. Und Drittens, weil hier, an einem Kreisverkehr südlich des Ortes, der bereits bestehende Vennbahn-Radweg beginnt. Er führt auf der Trasse der ehemaligen Bahnlinie bis kurz vor die Grenze Luxemburgs. Meist fährt man vor sich hin, links und rechts versperren Bäume, manchmal auch eine Böschung die Sicht. Auch wegen des Wetters bin ich bestrebt, zügig voranzukommen, als „Ausflüge“ abseits des Radwegs zu unternehmen. Hin und wieder sieht man dann aber doch die Landschaft: Felder, Weiden und Fichtenwälder wechseln sich ab und bedecken die Oberfläche der sanften Hügel. Nichts spektakuläres, aber irgendwie ruhig und entspannend. Ein solarbetriebenes Freiluft-Naturkino erzählt – wahlweise auf deutsch, französisch oder niederländisch – über die Entstehung der Kulturlandschaft. In der deutschen Variante in einem Dialekt, den man hierzulande, in Ostbelgien, als „Hochdeutsch“ kennt.



**Dieses Gerät erklärt das Entstehen der
(hiesigen) Kulturlandschaft**

In BORN führt der Radweg unter dem beeindruckenden, leider stark „sanierungsbedürftigen“ Viadukt der ehemaligen [im ersten Weltkrieg zu Truppentransporten angelegten] Verbindung Born – Vielsalm hindurch. Der gemauerte, aber dennoch zart wirkende Bogenviadukt überspannt das gesamte Tal. Etwas weiter, gut 2 km hinter der Ortschaft Born, sind die Reste der alten Drehscheibe [des Rangierbahnhofs], das Mauerwerk [der Grube], restauriert.

Bis SANKT VIITH dauert es dann nicht mehr lange. Es ist das „Zentrum“ des südlichen Teils der Deutschsprachigen Gemeinschaft, wirkt aber recht provinziell, von der Einkaufs- und Hauptstraße mal abgesehen. Links und rechts der Einkaufsstraße gibt es noch ein paar Industrie- und Gewerbebetriebe, einige Häuser, und dann ist der Ort auch schon zu Ende. Ich steuere die Pizzeria an, die bei meinem letzten Besuch dieser Metropole geschlossen hatte. Für mich gab es Pizza mit Lachs, Dill und Rosa Pfeffer – sehr lecker!



Mein Dorf

Inzwischen ist es dunkel geworden. Ich beschließe, noch etwas zu fahren. Schaffe ich es, bei „mir“, also in „meinem“ Ort Steffeshausen zu Übernachten? Ich suche wieder den Vennbahn-Radweg. Im Scheinwerferlicht lässt es sich hervorragend durch den abendlichen Regen fahren, es geht fast von alleine. Der letzte Höhepunkt des Tages war die Fahrt durch den ### m langer Tunnel #[bei ###/zwischen ### und ###], den ich wegen der Dunkelheit erst gar nicht als solchen wahrnehme. Ich wundere mich nur über den anderen, weiß leuchtenden Bodenbelag, der Wohl das Tageslicht (sofern vorhanden) in den Tunnel reflektieren und damit das Durchfahren ohne Beleuchtung möglich machen würde.

Gegen Mitternacht erreiche ich dann tatsächlich STEFFESHAUSEN und schlage auf einer Weide oberhalb meines Ortes das Zelt auf. Und als ich dann im Scheinwerferlicht in meinem Zelt sitze, stelle ich fest: Meine Socken qualmen! Es ist also nicht nur ein #[Sprichwort], wenn man von „qualmenden Socken“ spricht, es geht wirklich!

*Durchfahrene Orte: Aachen - Eynatten - Raeren -
#[Bosfagne/Sourbrodt] - Weywertz - Faymonville - Waimes - [...:
ich glaube hier fehlen Steinbach und Ondenoal] - Montenau - Born
- Sankt Vith - Neidingen - ?[Hemmeres] - ?[Auel] - Steffeshausen*

2. Tag: Der Versuch, dem Bach entlang zu fahren

Steffeshausen - Schieren (95 km)

Zunächst fahre ich wieder durch Steffeshausen zum Vennbahn-Radweg und auf ihm nach #[REULAND/BURG REULAND], wo ich die Bäckerei entere. Der Ort mit der oberhalb gelegenen Burg ist recht nett und weit weg von jeglichem hektischen Leben.

Auf der Vennbahn möchte ich nun lange radeln, bis es nicht mehr weiter geht. Bis zum Ort OUDLER reicht der Radweg, bis kurz vor dem Bahnhof von Lengler ist die Trasse als Pfad begehbar, mit etwas Geschick auch befahrbar – bis es plötzlich fast senkrecht die Böschung hinunter geht, was ich beim besten Willen nicht machen möchte. Also wieder ein Stück zurück nach DÜRLER, wo die letzte Abfahrt war, und auf der Strasse weiter bis nach LENGLER. Anstatt weiter der Vennbahn zu folgen (das verspricht kaum Aussicht auf Erfolg, zumal der Tunnel bei der Grenze nach Luxemburg verschüttet sein würde), geht es nun auf Nebenstraßen nach Luxemburg, wo die erste Station TROISVIERGES ist, das (ursprüngliche) Ende der Vennbahn bzw. die Einmündung in die von Lüttich kommende Bahnstrecke in die Stadt Luxemburg.

Nun möchte ich eigentlich den Flösschen Woltz und #[Clerve] und anschließend der Sauer (Sûre) folgen, die von Troisvierges direkt nach Süden fließen. Das war aber leider nicht so einfach, denn die Wege entlang des Bachlaufs, der sich hier sehr tief eingeschnitten hat, führen immer wieder halb den Hang hinauf, steil hinauf, und kurz darauf steil wieder hinunter, sodass man nicht einmal eine flotte Abfahrt genießen kann, sondern ständig mit den Bremsen die zuvor getane Anstrengung wieder zunichte macht. Das ist etwas frustrierend. Aber ich möchte auch nicht verschweigen, dass man stellenweise recht schön am Bach entlang fahren kann – nur eben nicht durchgängig. Recht schön ist das Städtchen CLERVAUX, nicht nur wegen der imposanten Kirche und dem

Schloß, das direkt oberhalb der Innenstadt schwebt. {+Mehr Infos}

Die größte Hürde für mich war dann zwischen KAUTENBACH und GOEBELSMÜHLE, wo ich eigentlich den am wenigsten anstrengenden Weg nehmen wollte, unten im Tal entlang. Er entpuppte sich dann aber als Wanderpfad der Kategorie „mittelschwerer Steig“, was einer Radtour zu einem unerwarteten Höhepunkt verhilft. Nun, jedenfalls weiß ich jetzt, woher das Wort „Radwandern“ kommt – Betonung liegt auf „wandern“!

Ansonsten war die Fahrt nicht besonders ereignisreich.

Über drei weitläufige Mäander (für die Eisenbahn wurden Tunnels gebohrt, für die Strasse nicht – etwas frustrierend), aber auf einer sehr guten Strasse geht es nun vollends nach ETTTELBRÜCK, nach Aachen nun die erste „richtige“, große Stadt, mit Fußgängerzone und viel Verkehr, alles was eine Stadt eben ausmacht. Ettelbrück ist recht hübsch mit vielen älteren Häusern. Ich besuche ein chinesisches Restaurant: Buffet für 12,50€. Nach der Suppe, die serviert wurde, sprinte ich voller Erwartung zum Buffet – ich sag mal so: Von der Kosten/Nutzen-Betrachtung her war das Buffet sicherlich eine weise Entscheidung, konnte ich doch davon satt werden. Aber für eine deutsche Erwartung eines chinesischen Buffets für den Preis wird man maßlos enttäuscht: Es gibt zwei Vorspeisen (Frühlingsrolle und #[was anderes in Teig], vier Hauptgerichte (eines aus dem Meer, drei aus dem Stall) und zwei Beilagen (gebratene Nudeln und Reis). Geschmacklich steigerungsfähig, aber nach all der Anstrengung hatte ich mächtig Hunger.

Nach dem Essen fahre ich noch etwas weiter gen Süden, wo ich auf der Höhe (das Tal ist bei Ettelbrück nicht mehr so tief) einen guten Schlafplatz finde.

*Durchfahrene Orte: #[Reuland/Burg Reuland] – Oudler – Dürler –
Lengler – Huldange – Troisvierges – Cinqfontaines – Sassel –
Maulusmillen – Clervaux – Drauffelt – Enscherange – Wilwerwiltz
– Lellingen – Kautenbach – Goebelsmühle – Lipperscheid –
Michelau – Erpeldange – Ettelbrück – Schieren*

3. Tag: Vom platten Land zur Stahlindustrie

Schieren – Aumetz (97 km)

Der heutige Tag ist recht entspannt, wenn auch mal wieder etwas nass von oben. Der Himmel ist sehr trist, geregnet hat es ungefähr 15 mal, dazwischen längere Regenspauzen, die trocken, teilweise auch sonnig sind – in der Zeit kann man gut fahren.



Mersch

Zunächst fahre ich wieder zur Sauer und weiter Richtung Süden nach Mersch, wo das Eischtal beginnt (bzw. endet, je nach Sichtweise). In diesem abgelegenen Tal gibt es neben einigen Burgen auch eine mächtige Portion Ruhe. Die Strasse hat nur geringe Steigung, das ist angenehm. Entgegen kamen mir zahlreiche Rennradfahrer, die sich von dem miesen Wetter auch nicht abhalten ließen, und nur wenige Autos. Etwa in der Mitte des Tals liegt Septfontaines, im Gegensatz

zu den meisten Luxemburger Orten ein alter, nett anzusehender Ort, vom Charakter eher ein Städtchen, aber ein sehr kleines. Der französische Name stammt von dem Brunnen mit den sieben Wasserspeiern, auf lëtzebuergesch heißt Septfontaines Simmer.



Der Brunnen mit sieben Wasserspeiern gab dem Ort Septfontaines seinen Namen.



Plan von Simmer (Septfontaines)

Weiter geht es in dem verlassenem Tal nach EISCHEN, das ganz am Ende des Eischtals liegt. Dort treffe ich wieder auf eine alte Bahnstrecke, die zur Zeit als Radweg dient und genau dahin führt, wo ich ohnehin hin möchte: In das Gebiet, in dem mit Eisenerz und Kohle Eisen hergestellt wird oder wurde. Die erste Station nach einer längeren Fahrt durch den Gutland, das Gebiet im Süden Luxemburgs #[mit den fruchtbaren Böden] ist PETANGE, eine Stadt mit vielen Leuten, aber ohne erkennbaren Charakter. Am Bahnhof beginnt die dampfbetriebene Museumseisenbahn „Train 1900“. Vor den drei grünen, dreiachsigen Personenwagen ?[aus der Zeit um 1900] ist durch dichten Qualm, Rauch und Dampf eine ebenso alte Dampflok zu erkennen. Die ganze Stadt riech danach – wie mag es wohl gewesen sein, als es nur Dampfloks gab?



„Train 1900“

Der Museumszug fährt einige Kilometer südlich der Stadt in das ehemalige Eisenerz-Abbaugelände. Wo vor mehr als einem halben Jahrhundert das Eisenerz im Tagebau, aber auch Untertage abgebaut wurde, kämpfen heute Bäume und Sträucher, Gräser und Kräuter um das Sonnenlicht, mittendurch verlaufen Wege mit Tafeln, die auf die Geschichte dieses Geländes hindeuten.

Meine nächste Station ist ESCH-SUR-ALZETE. Ich erwarte eine Stadt wie Bottrop oder so was in der Art. Was mich empfängt überrascht mich dann doch: Eine sehr große Stadt mit vielen Gebäuden aus der Gründerzeit, die teilweise etwas verwehrlost aussehen, oft aber auch schön herausgeputzt sind. Die Fußgängerzone (die man mit dem Fahrrad befahren darf – Aachen und andere „fahrradfreundliche“ Städte sollten sich da mal ein Vorbild nehmen!) ist neu gemacht und wirkt im Gegensatz zu ihrem Aachener Pendant sehr einladend.



**Esch-sur-Alzette: Modernisierte
Fußgängerzone**

Noch ein Wort zum Radfahren in Luxemburg: Extra markierte Fahrradstreifen gibt es so gut wie keine, aber wenn es mal einen Fahrradweg neben der Strasse gab, endete der immer irgendwie auf einem schmalen Gehweg, von dem man nicht wieder auf die Strasse zurück konnte. Es wäre also besser es gäbe überhaupt keine. Die Strassen im Norden waren ohnehin

ziemlich leer, die Autofahrer scheinen sehr rücksichtsvoll zu sein. Auch auf den alten Bahntrassen lässt es sich gut fahren.

Ich verlasse Luxemburg und fahre in die französische Nachbarstadt von Esch-sur-Alzette, nach AUDUN-LE-TICHE. Schlagartig wird der Verkehr französisch – hektisch. Die Stadt selber ist eine alte Industriestadt ohne Industrie. Der Bahnhof (Gare SNCF) hat keinen Anschluss mehr ans französische Eisenbahnnetz, die Gleise im Bahnhof und die Zufahrtsstrecken wurde stillgelegt, teilweise auch abgebaut. Dazu zählt auch eine weitläufige Schleife um die Stadt, um Höhe zu gewinnen. Der dazugehörige Viadukt thront wie ein verwahtes Wahrzeichen über der Stadt. Auf dem einzigen noch befahrenen Gleis pendelt ein (luxemburger) Zug nach Esch-sur-Alzette, in der Hauptverkehrszeit direkt in die Stadt Luxemburg. Somit ist es quasi ein luxemburger Bahnhof auf französischem gebiet.

Hinter Audun-le-Triche erklimme ich die Höhe und suche einen geeigneten Schlafplatz.

Durchfahrene Orte: Schrondweiler – Cruchten – Pettingen – Mersch – Reckange – Mariendall – Bour – Roodt – Septfontaines – Hobscheid – Eischen – Steinfort – Kleinbettingen – Grass – Clemency – Petange – Niedercorn – Differdange – Fuussbann – Soleuvre – Esch-sur-Alzette – Audun-le-Triche

4. Tag: Großstädte in Lothringen

Aumetz – Destry (133 km)

Zunächst besichtige ich AUMETZ: Eine typische Bergbaustadt, wie aus dem Lehrbuch. Am Rand steht noch der alte Förderturm und die Gebäude der Eisenmine, in denen heute ein Museum eingerichtet ist. Drumherum die typischen, verwahrlost wirkenden Bergbau-Reihenhaussiedlungen gleichen Baustiels, deren Bewohner wie es aussieht zur Hälfte noch zum original Inventar gehören. Die andere Hälfte der Aumetzer versucht, in dem völlig tristen Ort einigermaßen zu leben.



Alte Eisenmine in Aumetz



Bergbausiedlung Aumetz

Weiter fahre ich Thionville entgegen. Ab FONTOY folge ich der Strasse in einem tiefen Tal. Eine Stadt folgt der anderen, der Beginn einer anderen Stadt ist ausschließlich an den Ortsschildern auszumachen. Links von mir ragen Schlote in die Höhe, daneben dampft, qualmt und rauscht es aus den Hochöfen: Hier ist er also, der „Pott von Frankreich“. Zwischen Knutange und Florange reihen sich in dem tiefen Tal des Bächleins Fensch die Hochöfen und Walzwerke aneinander.



Hochöfen bei ###

Weiter geht es nach THIONVILLE. Zu meiner Überraschung scheint es hier keine Hochofenindustrie zu geben. Stattdessen kann man wunderbar den Aufbau französischer Städte erkennen: Ganz außen sind die Riesen-Einkaufszentren mit – wie sollte es auch anders sein – noch größeren Parkplätzen angesiedelt. Es folgen die tristen Hochhaus-Plattenbausiedlungen, die sich wie ein Ring um die zumindest nette Innenstadt legen. Dort, im Zentrum, gibt es zahlreiche kleine Geschäfte, die Einkaufswilligen und Schüler wuseln munter durch die Fußgängerzonen.

Etwas sehenswertes kann ich in Thionville leider nicht finden, und so fällt mir die Weiterfahrt nach Metz nicht schwer. Da beide Städte an der Mosel (Moselle) liegen, wollte ich eigentlich schön an dem Fluss entlang fahren. Gut – schöne Hänge mit Weinbau erwarte ich in der Gegend nicht, aber es gibt nicht einmal den erhofften Weg an der Mosel entlang. Und so quäle ich mich entlang der Straßen durch die vielen Vororte, die nur deshalb so groß sind, weil die Arbeiter von Thionville, weiter südlich dann die von Metz hier wohnen. Es gelingt mir auch nicht immer, eine Nebenstrasse zu finden, und so muss ich stellenweise an der Hauptstrasse entlang fahren. Der Weg bis Metz scheint unendlich lang zu sein.

Endlich erreiche ich METZ, zuerst den Gürtel mit den Einkaufszentren, dann die Hochhaussiedlungen. Gekonnt fahre ich durch die zahlreichen Kreisverkehre. Dies scheint sowieso eine französische Spezialität zu sein. Es gibt sie überall und in verschiedenen Varianten: Normale, kleine, einspurige, wie sie auch in Deutschland anzutreffen sind. Dann gibt es winzige und riesige Kreisverkehre, ein- zwei- und sogar dreispurige Exemplare, sowie runde oder ovale Bauweisen wie auch Sonderformen, z.B. in Form eines Hundeknochens, oder um Gebäude herum. Da aber der

Franzose das Durchfahren eines Kreisverkehrs beherrscht, fließt der Verkehr.

Dass Metz sehenswert ist, wusste ich ja schon, und da nun endlich die Wolken geflüchtet sind und das Sonnenlicht sogar sensationell gut war, konnte ich mich endlich der Fotografie widmen.



###



###



Metz



Kathedrale



Kathedrale



Metz



Metz



Gare SNCF (Metz)

Auch in Metz darf man mit dem Fahrrad durch die Fußgängerzonen fahren, die man sich aber noch mit den Linienbussen teilen muss. Es wird dann immer ziemlich eng, wenn sich ein großer Bus durch die Menschenmassen kämpft und von hinten, vorne, links und rechts noch die vielen Radfahrer durch die Menschenmassen strömen. Aber, und das schätze ich an Frankreich, es läuft! Jeder kommt irgendwie voran, keiner besonders schnell, aber stetig.

Ich beschließe, in Metz noch nichts zu essen und fahre zügig weiter. Die Vorstädte sind wieder hässlich, die darauf folgenden Orte mit ihren zahlreichen Neubauen langweilig. Zu Essen finde ich nichts, weil um 19 Uhr die Bürgersteige hochgeklappt werden (um 21 Uhr wird dann der gesamte Ort verpackt und zur Nachtruhe gelegt). Die kulinarische Rettung war dann aber ein mobiler Pizza-Bäcker auf einem Parkplatz in COURCELLES-SUR-NIED, der mir in seinem knatternden Fahrzeug eine Holzofenpizza backte. Ich esse Flammeküche, sehr lecker!



Pizzawagen

Inzwischen ist es dunkel. Ich beschließe, gerade jetzt weiterzufahren. Denn der Verkehr nimmt nun drastisch ab (um 21 Uhr wird ja ganz Frankreich verpackt). Die Strasse habe ich fast für mich alleine und kann so ganz entspannt auf den Hauptverbindungsstrassen fahren. Sogar in der Straßenmitte ohne Angst zu haben, bald überfahren worden zu sein. Von vorne nahende Autos sieht man wegen der Scheinwerfer sowieso sehr gut, und auch die sich von hinten nähern, können sich wegen ihrem Lichtschein nicht verstecken. Ich genieße die Fahrt unter Sternenhimmel. So viele Sterne habe ich schon lange nicht mehr gesehen!

Weiterer Vorteil nächtlichen fahrens: Es fehlt der sonst für französischen Strassen typische Gestank der Autoabgase. Die Autos scheinen hier ganz besonders zu stinken. Erstens fahren wohl besonders viele Autos, aber zweitens haben die Autos wohl auch keinen Katalysator oder andere abgasreduzierenden Bauteile.

Und so fahre ich noch 30 km durch die französische Nacht bis nach DESTRY.

*Durchfahrene Orte: Aumetz - Tressange - Havange - Fontoy -
Knutange - ?[Seremanges-Erzanges] - Florange - Terville -
Thionville - Illange - Bertrange - Guénange - Bousse -
Hagondange - Metz - Peltre - Jury - Frontigny - Courcelles-sur-
Nied - Sorbey - Lemud - Rémilly - Aubécourt - Han-sur-Nied -
Vatimont - Arraincourt - Brulange - Destry*

5. Tag: Lothringen von seiner ländlichen Seite

Destry – Lafrimbelle (82 km)



Morgennebel

Der Tag beginnt mit eine Fahrt durch die hügelige Landschaft Lothringens. Nebel füllt die Täler aus, die Morgensonne macht daraus eine schöne Stimmung.



Morhagne, Kirche aus dem #[15.] Jh.

Über CONTHIL geht es ins Nachbartal nach ZARBELING, an einer der typischen Beton-Wassertürme vorbei.



**Typisch für die Gegend : Betonwasserturm
zwischen Conthil und Zaberling**

In LIDREZING, dem nächsten Dorf, mache ich es mir auf Treppe der Kirche mit dem untypisch runden Turm gemütlich, es sollte ein ruhiger Tag werden. Als ich gerade in meine Landkarte vertieft bin (mal wieder), kommt eine ältere Dame im Morgenmantel aus dem Haus gegenüber und bringt mir einen Pott Kaffee, um mich zu stärken. Auch als Nicht-Kaffee-Trinker nehme ich das sehr gerne an, so tut der heiße Kaffee am frühen Morgen doch sehr gut.



Lidrezing, ein Dorf in Lothringen

Da sitze ich nun, auf der Kirchentreppe in Lidrezing, eine Tasse Kaffee neben mir, und genieße die Ruhe dieses völlig normalen, lothringischen Bauerndörfchens.



Rinder Kirchturm von Lidrezing

Ich bringe die Tasse wieder zurück, bedanke mich höflich und möchte gerade wieder weiter fahren, als ich nach der nächsten

Kurve die alten Wasserstellen des Dorfes erblicke: Links der ehemalige Trinkbrunnen, in der Mitte das Waschbecken für die Kleidung, und der rechte Basing sah nach dem Dorfbad aus. Ich schaue mich in dem Dorf noch etwas um.



Ehemaliger Dorfbrunnen von Lidrezing

Nun ist die Zeit des Abschieds gekommen. Ich schwinge mich auf mein gepacktes Rad und fahre nach DIEUZE, der nächsten größeren, aber nicht unbedingt sehr einladenden Stadt. Weiter geht es über die monotone, überall gleich wirkende hügelige Agrarlandschaft, deren Felder immer wieder von kleinen Wäldchen unterbrochen sind.



Typisch: Briefkästen vor den Häusern



Pause am See bei Bataville

In BLAMONT vermute ich etwas zu Essen zu bekommen, aber der Italiener hat sehr unregelmäßige Öffnungszeiten und natürlich geschlossen, als ich mit hungrigen Magen davor stand. Ein anderes Restaurant fand ich nicht, und so schaue ich mir noch die Burg an (geschlossen wegen Bauarbeiten) und fahre zügig durch einen schönen Sonnenuntergang nach CIREY-SUR-VEZOUZE, wo ich in der tiefen Dämmerung noch einen Pizza-Bäcker finde. Es ist eine Abhohl-Pizzeria, und so mache ich es mir auf der Bank davor bequem. Danach suche ich mir noch einen geeigneten Platz zum Zelten, bevor ich am darauf folgenden Tag auf die andere Seite der Vogesen fahren werde.



Sonnenuntergang

Durchfahrene Orte: Baronville – Morhange – Conthil – Zaberling – Lidrezing – Vergaville – Dieuze – Gélucourt – Maizières-le-Vic – Hellocourt – Bataville – Réchicourt-le-Château – Foulcrey – Gogney – Repaix – Blâmont – Barbas - #[Harboue] – Cirey-sur-Vezouze

6. Tag: Über die Vogesen

Lafrimbelle – Kintzheim (128 km)

Heute steht also die Überquerung der Vogesen an, es geht über den Pass südlich des Berges Le Donon. Leider ohne die inzwischen obligatorische Morgencroissant-Stärkung, da ich an keiner Bäckerei mehr vorbei komme. Der Weg durch das Sarretal erinnert sehr an den Schwarzwald, dunkle Nadelwälder an den Hängen des trotz einiger Häuser verlassen wirkenden Tales. Nur selten fährt ein Auto auf der leicht ansteigenden Strasse. Erst gegen Ende steigt die Strasse in einigen Serpentin an, ehe sie am Fuß des LE DONON vorbei führt. Ich stelle mein Fahrrad an einer Grillhütte unweit der Strasse ab und beginne eine Wanderung. Sie führt zunächst halb um den Berg herum, um von Hinten über einen steilen Pfad zur Spitze des Le Donon (1008 m) aufzusteigen.



Tempel auf der Spitze des Le Donon

Auf der Spitze steht ein gallo-römischer Tempel, also die Akropolis in klein – ach nein, das waren ja die Griechen. Gallo-römische Kultur bezeichnet die Kultur des gallischen Gebiets, grob ab dem Rhein nach Westen bis zum Atlantik, die

von der antiken römischen Kultur überprägt wurde, also eine Mischung aus beidem. Woran man das hier sehen kann, ich weiß es nicht. Jedenfalls gibt es da oben die Reste einer uralten Kultstätte, am höchsten Punkt ein Tempel, von dem aus man – besseres Wetter vorausgesetzt – sehr schön in alle Richtungen der Vogesen schauen könnte, so viel kann man trotz des wolkenbehangenen Himmels noch erkennen.



Aussicht vom Berg Le Donon

Auf der Kuppe sind weitere gallo-römische Reste verteilt, ebenso eine neuzeitliche Sendeanlage, die von ihrer exponierten Lage das Medienwissen Frankreichs in alle Richtungen verteilt.

Die Abfahrt nach Osten in Richtung Rheintal war natürlich genial und viel schneller als der Weg am Morgen den Berg hinauf. In SCHIRMECK erreiche ich das #[Vallée] de Bruche. Es scheint, als wäre ich in einem ganz anderen Land. Die Dörfer machen nicht mehr den französischen, leicht verwahrlosten Eindruck, Die Häuser mit den bunten Fassaden erscheinen sehr gepflegt, man könnte fast meinen, in Deutschland zu sein.

Das tiefe #[Bruche]tal teilen sich der Fluss, die Autobahn, die Eisenbahn und eine Landstrasse, und manchmal findet noch ein langgestrecktes Dörfchen Platz. Ich fahre nun talabwärts, Orte folgen in dichten Abständen aufeinander. In MUTZIG treffe ich zum ersten mal „das Elsass“, so wie „man“ es kennt. Das blumengeschmückte Winzerdörfchen mit den bunten, reichlich verzierte Fachwerkhäusern macht einen sehr belebten Eindruck, was sicherlich nicht nur an den vielen Touristen, sondern auch am üblichen Verkehrschaos liegt – so viel Frankreich ist das Elsass also doch.

Nun arbeite ich mich langsam nach Süden vor, entlang der Weinstraße. Das Ziel ist Colmar, und auf dem Weg dorthin möglichst viele elsässische Dörfchen durchfahren.

In ROSHEIM will ich dann meinen ersten elsässischen Flammeküche genießen, dieser wird mir aber verwehrt, denn die Wirtin des Restaurants, auf dessen Terrasse ich mich niedergelassen habe, kommt nach immerhin vier Minuten angedackelt (bis dahin saß sie einige Tische weiter) um mir zu sagen, dass es nur Mittags warmes Essen gäbe. Diese französischen Essgewohnheiten werde ich wohl nie kapieren! Verärgert verlasse ich das Dorf wieder und suche in BISCHOFFSHEIM mein Glück – allerdings bleibt auch im einzigen Flammenküchenrestaurant, das ich sehe, Mittwoch Abends die Küche kalt. In Erwartung zu verhungern fahre ich nach BERSCH, einem hübschen Dörfchen ganz ohne Gastronomie. Aha, nicht ganz so touristisch, auch gut! Hungrig fahre ich schließlich nach OBERNAL, ein großes Dorf mit vielen Touristen und zahlreichen geöffneten Restaurants und einem Tarte flambée für mich.

Nach dem Essen ist es bereits dunkel, und so fahre ich auf direktem Weg nach SÉLESTAT, einer größeren Stadt zwischen Strasbourg und Colmar, und von dort weiter nach KINTZHEIM, wo ich in den Weinbergen ein schönes Nachtquartier finde.

Durchfahrene Orte: Lafrimbolle - Turquestein-Blancrupt - Le Donon (1008 m) - Grandfontaine - Schirmeck - Barembach - Wisches - Lutzelhouse - Urmatt - Heiligenberg - Still - Dinsheim-sur-Bruche - Mutzig - Molsheim - Dorlisheim - Rosheim - Bischofsheim - Bærsch - Obernai Goxwiller - Gertwiller - St. Pierre - Epfig - Sélestat - Kintzheim

7. Tag: Das Elsass von seinen verschiedenen Seiten

Kintzheim – Kilstett (137 km)

Der Tag beginnt im dichten Nebel. Es geht weiter durch die zahlreichen Örtchen auf Colmar zu. Ein Winzerdorf folgt auf das Nächste, alle sind schön, keines davon am Schönsten.



Ribeauvillé



Fachwerkromantik in Ribeauvillé

Über INGERSHEIM, verhältnismäßig nichtssagend, erreiche ich schließlich das viel gelobte und gepriesene COLMAR.



Colmar

Ja, die Stadt ist sehr schön, aber gegenüber den elsässischen Dörfchen, die ich bisher durchfahren habe, sehe ich nicht viel neues. Nur das Wasser in den Kanälen, die sich durch die Stadt winden, lassen die bunten Fachwerkhäusschen zwei werden. Außer in einem Flammekücherrestaurant, in dem sich der gesamte Essensvorgang unendlich in die Länge zieht, halte ich mich in Colmar nicht sehr lange auf. Das nächste Ziel ist Strasbourg, das ich am späten Nachmittag oder Abend erreichen möchte. Der Weg dorthin erfolgt über die Dörfer weiter östlich im flachen Bereich des Rheintals, abseits der Weinstraße. Ich möchte den Unterschied zu den Dörfern am Hang sehen, und ja, er ist immens: Während die Dörfer am Rand des Rheintals alle vom Weinbau geprägt und ihre Dorfkern mit Fachwerkhäusern eng bebaut sind, findet man in der Rheinebene ausschließlich Ackerbau (vielfach Mais). Die Bewohner sind oder waren deutlich ärmer als die Weinbauern, was an der Architektur deutlich zu erkennen ist:

Schlichte Häuser, nicht so dicht aneinander gebaut. Vom Dorfcharakter könnte man auch in Deutschland sein, nur dass die Häuser immer noch bunt sind, das macht einen fröhlichen Eindruck.

Die Gegend zwischen den Einzugsgebieten von Colmar und Strasbourg ist sehr ländlich und ruhig, sehr gemütlich. Interessant auch die Veräderung der Dorfbrunnen: Während ich im Westen in den Weinbaudörfern eigentlich immer zwei Brunnen gesehen habe, weiter im Süden sogar bis zu vier, gibt es im Osten meist nur einen Brunnen, weiter im Norden sogar gar keinen (mehr). Auch sind die Brunnen im Westen reichlich verziert und mit Blumen geschmückt, diejenigen im Osten eher schlicht. Auch daran lässt sich scheinbar das Gefälle reich/arm ablesen.

Die letzten 17 km bis Strasbourg fahre am #[Rhein-Rhône-Kanal] entlang, eine kerzengerade, von Hausbooten genutzte Wasserstraße. Der Weg am Rand des Kanals ist zwar relativ unspektakulär, aber sehr gut zu befahren. Man kommt zügig voran und (fast) ohne auf die Karte zu schauen bis ins Zentrum von STRASBOURG. Da es inzwischen dunkel ist und ich müde bin, fahre ich nur kurz zum Dom, das muss sein, und mache dort eine kleine Pause.

Auf dem Radweg entlang einer Hauptverkehrsstrasse verlasse ich die Stadt übernachtete am nördlichen Stadtrad.

Durchfahrene Orte: Orschwiller – St-Hippolyte – Rorschwihr – Bergheim – Ribeauvillé – Hunawähr – Riquewihr – Mittelwihr – Ingersheim – Colmar – Horbourg – Bischwihr – Wickerschwihr – Riedwihr – Jepsheim – Grussenheim – Elsenheim – Ohnenheim – Heidolsheim – Mussig – Breitenheim – Muttersholtz – Hilsenheim – Witternheim – Rossfeld – Benfeld – Sand – Matzenheim – Osthouse – Erstein – Eschau – Illkirch-Graffenstaden – ?[Ostwald] – Strasbourg – Schiltigheim – Hœnheim – La Wantzenau

8. Tag: Fahren fahren fahren

Kilstett – Stuttgart (178 km)

Nach meiner letzten Morgencroissantstärkung in GAMBESHEIM fahre ich auf einen Radweg entlang des Rheines. Von dem Fluss sieht man allerdings nicht viel, denn der Weg verläuft unterhalb des Damms und unterhalb des Wasserspiegel des Rheins, den ich damit nicht sehe. Schade. Rechts Damm, links Bäume, von oben Regen, so fahre ich einige Zeit durch die Tristesse. Einmal steige ich den Damm hinauf und stelle fest, dass der Rhein sehr viel Wasser führt, nur noch 1-2 m sind es bis zur #[Dammkrone]. Auf der Höhe von Rappenheim überquere ich den Rhein und damit auch die Staatsgrenze. Die Strasse führt mich nach RASTATT, und dort verspeise ich einen Leberkäsweck – willkommen zurück in Deutschland!

Von der Stadt selber sehe ich nur die Fußgängerzone, die wegen dem mäßigem Wetter ziemlich ausgestorben ist, und das schöne Schloss mit dem riesigen Innenhof.

Ich beschiesse, nicht den Umweg über Ettlingen zu nehmen, sondern über die Höhen des Nordschwarzwald abzukürzen, mehr oder weniger direkt nach Pforzheim. Über MALSCH und SCHÖLLBRONN fahre ich nach ### und versuche ab dort dem ausgeschilderten Radweg nach Pforzheim zu folgen, was aber wie so oft misslingt, weil an einer der vielen Kreuzungen kein Schild zu finden ist. „Verlasse Dich und Du bist verlassen“, denke ich und suche meinen eigenen Weg über ### und ### in die Kupferstadt. Sie ist nach wie vor architektonisch nicht besonders reizvoll, aber sehr belebt, die Lage an der Enz wertet auch auf. Außerdem wurde bei der Stadtplanung an die Radfahrer gedacht, und so kommt man zügig nach PFORZHEIM hinein – und auch wieder heraus. Ich folge dem Enztalweg. Er führt durch ungeahnt schöne Ecken, an steilen Weinbergen vorbei. Hoch über dem Fluss wacht in VAHINGEN AN DER ENZ das Schloss, hell erleuchtet, denn es ist inzwischen Nacht. Deshalb geht es nun den ziemlich direkten Weg nach

Stuttgart. Interessant war dabei der Ort MARKGRÖNINGEN: Hier sind um die Innenstadt mit einigen Fachwerkhäusern rissige Neubaugebiete entstanden, ein Ergebnis der zahlreichen Industriegebiete, die sich hier angesiedelt haben ?[als Zulieferer von Daimler, Porsche, Bosch?]. Über MÖGLINGEN komme ich nach STAMMHEIM, direkt am Gefängnis vorbei. Taghell beleuchtet sind die #[kubischen], weisen Gebäude, und von einer hohen Mauer und Zaun umgeben.

Ab Stammheim folge ich den Straßenbahnschienen und damit der Baustelle, die sich bis zum Pragsattel hinziehen wird. Wegen der Umstellung von Straßenbahn auf Stadtbahn und damit dem Einbau breiterer Gleise, dem Bau längerer und hoher Bahnsteige und der Untertunnelung von Zuffenhausen, schlängelt sich die Straße zwischen den Absperrungen hindurch. Vom Pragsattel erreiche ich über den Schlosspark bzw. das #["Grüne U"] schnell das Ziel meiner Reise.

Durchfahrene Orte: Kilstett – Gamsheim – Offendorf – Rastatt – Rauental – Malsch – Freiolsheim – Völkersbach – Schöllbronn – [...] – Vaihingen an der Enz – Enzweihingen – Pulverdingen – Markgröningen Möglingen – Stammheim – Zuffenhausen – Feuerbach – Stuttgart

Mein Haus, mein Ort, meine Reise

Nachdem ich meinen Ort in der Eifel (Hammer, im Rurtal bei Simmerath) und meine Brücke in Belgien (Hammerbrücke, Eisenbahnbrücke zwischen Aachen und #[Welkenraedt]) zu Hause gelassen habe, konnte ich auf mein Haus (Maison Steffen in Steinfort, Luxemburg) und meinen anderen Ort (Steffeshausen bei Burg Reuland, ganz im Süden von Ostbelgien) doch nicht verzichten.



Mein Haus

Für alle Interessierten noch die Statistik meines Tachos:

Tag	Strecke	Fahrzeit	Schnitt	Steigung
Fr, 5.09.08	97	7:40	12,60	1186
Sa, 6.09.08	95	7:50	12,10	1060
So, 7.09.08	97	7:47	12,40	892
Mo, 8.09.08	133	10:06	13,10	714
Di, 9.09.08	82	7:07	11,40	1056
Mi, 10.09.08	128	8:47	14,50	1026
Do, 11.09.08	137	10:10	13,40	482
Fr, 12.09.08	178	12:22	14,30	1432
8 Reisetage	#[947]	#[71:49]	###	#[7848]

Diese Angaben stammen von meinem Fahrradtacho. Die Höhenangaben sind mit Vorsicht zu genießen, weil Wetteränderungen (Änderung des Luftdrucks) die Messwerte um bis zu 200 m am Tag verfälschen können (nach oben oder nach unten), sind jedoch als Richtwerte sehr hilfreich.

Gereist ist und geschrieben hat:

Steffen Hammer

P.S.: Kritik und Fragen bitte an: Steffen_Hammer@gmx.de

(Version vom 18.09.2008)



Zelten in den Weinbergen
