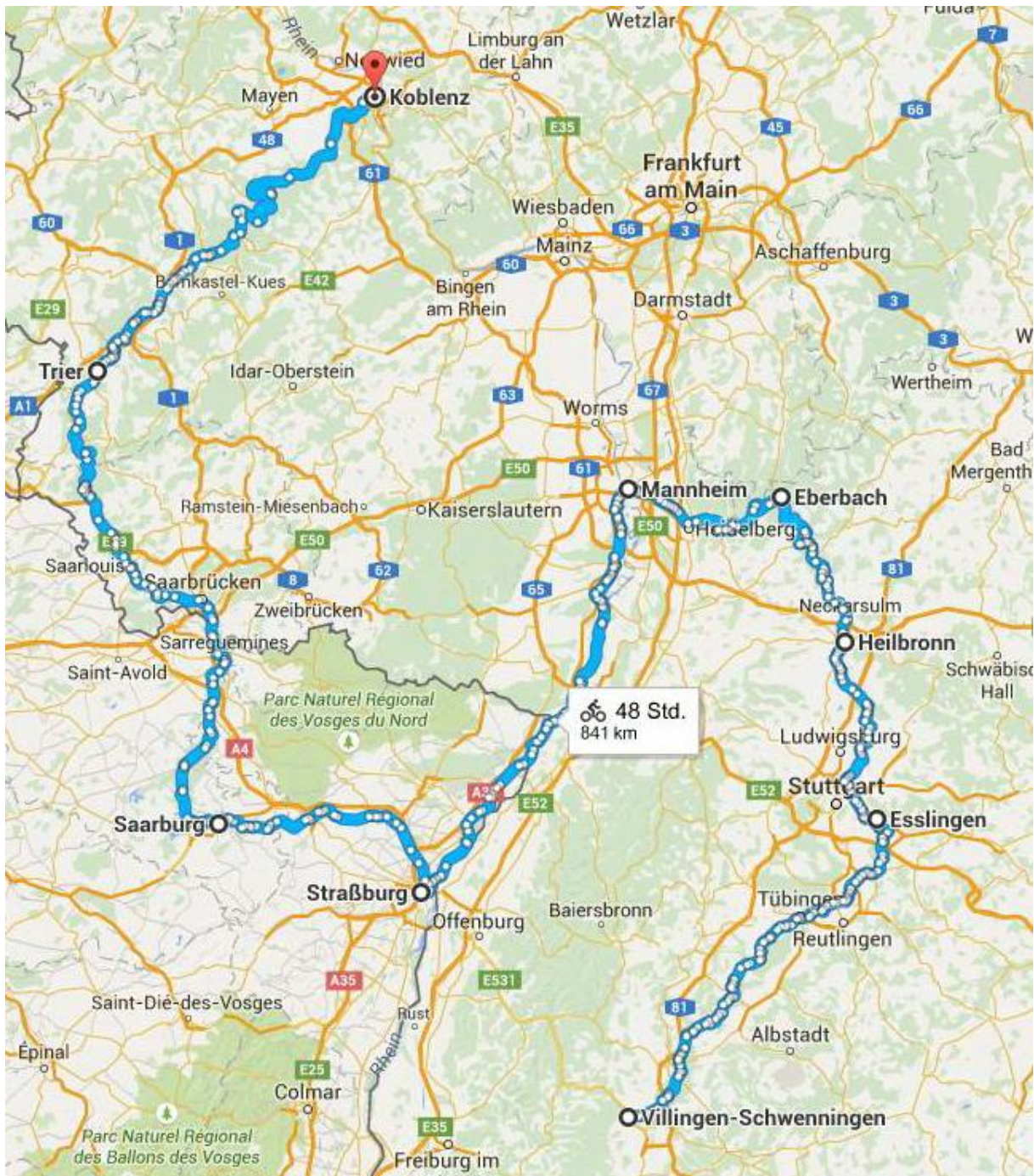


Radurlaub 2015

24. Juni – 10. Juli 2015

Neckar (411,5km) – Rhein (202,5km) – Rhein-Marne-Kanal (83km) – Saarkanal und Saar (214,5km) – Mosel (217km)





1. Tag, 24. Juni 2015

Wuppertal - Villingen-Schwenningen

Tagesetappe 17km - Gesamt 17km

Fastenbrechen mit der Bahn

Punkt 10 Uhr machen wir uns auf den Weg zum Bahnhof Vohwinkel, den wir nach 5 km trotz wolkenverhangenem Himmel trockenen Rades erreichen.

Schon hier stellen wir fest, dass die Bahn heute keinen so guten Tag hat. Der Ausfall sämtlicher Hinweisschilder und Uhren in Vohwinkel ist zwar nicht schön, hindert allerdings nicht am Weiterkommen.

Bis Düsseldorf läuft alles einwandfrei, von Düsseldorf nach Koblenz auch. Der Zug nach Mainz hat Verspätung, blöd, haben wir in Mainz doch nur 5 Min. zum Umsteigen. Prompt verpassen wir den Zug, wir können zwei Stunden warten, um die geplante Route fortzusetzen oder umplanen. Wir machen Letzteres, fahren von Mainz nach Mannheim, von dort nach Karlsruhe, von da weiter nach Offenburg und schließlich in den Zug nach Villingen. Es ist 19 Uhr. Fahrtzeit 8,5 Std.

Mit den Rädern machen wir uns auf den Weg nach Schwenningen. Auf dem Weg zum vorgebuchten Hotel kommen wir an der Neckarquelle vorbei, die wir natürlich ansteuern. Die Neckarquelle hat man im Rahmen der Landesgartenschau 2010 erneut in den Stadtgarten verlegt.

Wir sind jetzt 15km unterwegs, nach zwei weiteren erreichen wir unser erstes Hotel (Schlenkers Ochsen).

Nach dem Einchecken suchen wir Essbares und werden im "Bosporus" fündig. Da Ramadan-Zeit ist, schließen wir uns dem Menü des Fastenbrechens an, ein Fehler, geht man doch bei der Essensmenge davon aus, dass man den ganzen Tag noch keinen Bissen zu sich genommen hat. Kulinarisch war es ein Fest und für Salat, Suppe, Vorspeise, Hauptspeise, Nachtisch, zwei große Pils und zwei Tee bezahlen wir schließlich 43€. Was für ein schöner Abend, den wir mit einem Spaziergang durch Schwenningen bei angenehmen Temperaturen und Sternenhimmel ausklingen lassen.



2. Tag, 25. Juni 2015

Schwenningen - Rottenburg

Tagesetappe 96,5km - Gesamt 113,5km

Wellenprofil

Um es vorweg zu nehmen: Dies war sicher eine der schönsten Radetappen ever, auch wenn sie am Ende etwas lang geworden ist. Und: Wir haben bis zum Mittag mehr schöne Städte gesehen und mehr Höhenmeter zurückgelegt, als auf den gesamten 450km entlang der Ems.

Die gesamte Strecke ist ein einziges Auf und Ab, auch wenn selbst die längeren Anstiege weniger als einen Kilometer lang sind. Aber es ist wunderbar durch das schmale Tal des Neckars zu fahren, welches durch die Enge dazu führt, Radwege und Straßen entlang der Hügel zu führen, während Gleise und Fluss sich ihren Weg durchs Tal bahnen.

Erstes Etappenziel ist Rottweil, eine kleine, mittelalterliche Stadt, die wir uns eine gute halbe Stunde ansehen, wobei der Stoffmarkt sich auch nicht von den heimischen unterscheidet, die ebenfalls fest in arabischer oder nordafrikanischer Hand sind.

Den nächsten Halt machen wir in Oberndorf. Zwar städtebaulich verunstaltet, führen aber die üppigen Steuereinnahmen der ansässigen Maschinenbau- und Waffenhersteller dazu, dass selbst Verkehrsinseln mit Stiefmütterchen bepflanzt werden.

In weiterem stetigen Auf und Ab erreichen wir nach 96,5km Rottenburg. Die Touristen-Info vermittelt uns in den "Anker" und wir beziehen für 80€ ein riesiges Zimmer und sind praktisch direkt in der Altstadt.

Die Touristeninfo gibt uns auch einen Stadtplan, auf dessen Rückseite ein Vorschlag für einen Stadtrundgang mit Sehenswürdigkeiten gemacht wird. Wir folgen dem Vorschlag, zu sehen gibt es fast nur mittelalterliche Häuser. Macht aber nichts, wir finden die Idee trotzdem nachahmenswert.

Zu Essen gibt es Linsen mit Spätzle und Saiten, Letzteres sind Bockwürstchen. Eine interessante aber leckere Kombination, die wir mit einem großen Eis auf dem mittelalterlichen Marktplatz von Rottenburg veredeln. Haben wir uns auch verdient, nach der Strecke! Ach so, Kaiserwetter von früh bis spät!



3. Tag, 26. Juni 2015

Rottenburg - Esslingen

Tagesetappe 72km - Gesamt 185,5km

Die ersten 12km des Tages sind schnell überbrückt und wir erreichen Tübingen. Wir stellen unsere Räder in der Nähe des Marktplatzes ab, ein Fehler, wie sich später herausstellt.

Wir erklimmen zunächst das Schloss Hohentübingen und genießen von dort die Aussicht. Bemerkenswert ist, dass sich zwar auch hier der Adel der Immobilie entledigt hat, damit der Steuerzahler für den Erhalt aufkommen kann, allerdings hat man dem Schloss eine sinnvollere Nutzung zugeführt als anderswo; Es ist Teil der Universität Tübingen.

Wir schlendern durch die Altstadt und müssen feststellen, dass ein Besuch Tübingens wirklich lohnt. Selbst das mittelalterliche Häuserensemble entlang des Neckars ist in der Realität fast noch schöner, als man es auf Postkarten erahnen kann.

Nach gut zwei Stunden machen wir uns wieder auf den Weg. Nachdem wir unsere Fahrräder wiedergefunden haben. Diese sind kurzerhand einige Meter weiter drapiert worden, während der ursprüngliche Parkplatz nun Heimat eines Restauranttisches ist. Wir klären mit den Inhaberinnen des Lokals den Sachverhalt. Wie Sie zwei Fahrräder mitsamt Packtaschen, dreifach abgeschlossen, die wenigen Meter gezerrt, geschliffen oder sonst wie transportiert haben, möchten wir gar nicht wissen. Die Damen dieses Gewerbes wissen aber nun, was wir von dieser Maßnahme halten.

Das Neckartal ist nun deutlich breiter, alle Verkehre lassen sich gut unterbringen, so dass die Fahrradstrecke nun weitestgehend ebenerdig verläuft.

Die Landschaft hier ist wirklich schön, in Sichtweite verlaufen sanfte Hügelketten, immer wieder kommen wir an Teichen und kleinen Seen vorbei. Vorbei an Neckartenzlingen und Neckartailfingen erreichen wir schließlich Nürtingen.

Von hier an ändert sich der Charakter der Umgebung, man merkt deutlich die Nähe zu Stuttgart. Bei uns würde man wohl Speckgürtel sagen, wobei man hier von fettem Speck sprechen muss. Unser Radreiseführer bietet als Alternative an, zwischen Nürtingen und Bad Cannstadt den Zug zu nehmen. Unser Wille, den Neckar vom ersten bis zum letzten Meter zu fahren, schließt eine solche "Umleitung" aus, wer weniger hartnäckig unterwegs ist, sollte diese Möglichkeit in Betracht ziehen.

Nach 72km kommen wir in Esslingen an, die Mitarbeiterin an der Touristeninfo empfängt uns mit den Worten: "Wir sind im Einzugsgebiet von Stuttgart, hier ist es teuer." Überhaupt scheint ihr das Preisgefüge auf's Gemüt zu schlagen, auf die Frage, wo die ausgesuchte Herberge liegt, tippt sie so schnell und ungenau auf den Stadtplan, dass wir das Hotel in der gesamten Innenstadt vermuten. Auf die Idee, uns dort ein Zimmer zu reservieren, kommt sie erst gar nicht.

Das Ecolnn nimmt uns für 95€ auf und nach einer schnellen Dusche sind wir schon auf dem Weg in die Altstadt. Herrlich warmer Abend, Essen, Eis und Bierchen, alles draußen.



4. Tag, 27. Juni 2015

Esslingen - Bietigheim-Bissingen

Tagesetappe 60km - Gesamt 245,5km

Sternenhimmel

Bereits kurz nach unserer Abfahrt beginnt es zu regnen, so dass wir erstmals die Regensachen rausholen und die Packtaschen wetterfest machen. Bis Obertürkheim kommen wir trotzdem gut voran. Unser erstes Tagesziel ist das Mercedes-Benz-Museum in Untertürkheim. Hier also zunächst der Sonderbericht zum Mercedes-Benz-Museum:

Die Anreise

Das Mercedes-Benz-Museum ist für Autofahrer schlecht ausgeschildert. Diese Weisheit stammt nicht etwa von uns, sondern von einem freundlichen Mitarbeiter an einem der Werkstore des Konzerns, welchen wir auf unserer Orientierungsfahrt am Rande des Werksgeländes befragen. Für ein Auto-Museum ist das ja schon ein Witz.

Schlecht ausgeschildert ist im Verhältnis zur Ausschilderung für Radfahrer aber immer noch gut, denn auf dem Neckartalradweg findet sich kein einziger Hinweis auf das Museum. Weshalb ich vorschlagen möchte, das Museum auch nicht mehr in den Radführern einzutragen.

Nachdem wir dann im strömenden Regen das Museum trotzdem erreichen, erklärt uns ein weiterer Mitarbeiter des Konzerns: "Wieso erwarten Sie, dass hier etwas für Radfahrer getan wird, hier hat 40 Jahre lang die CDU regiert." Immerhin kennt man das Problem beim Namen, denke ich noch so bei mir, als der gleiche Mitarbeiter uns bittet, die Räder samt Packtaschen bitte am unüberdachten Fahrradständer ca. 15 Meter von Eingang entfernt abzustellen. Meine zunächst nur wetterbedingte Laune neigt sich einem Tiefpunkt zu. Das Problem liegt augenscheinlich in einer Mischung aus CDU und Mercedes.

Das Museum

Wir ignorieren den Hinweis, schließen die Räder vor dem überdachten Haupteingang ab, kaufen für 8€ p.P. zwei Eintrittskarten und versuchen den Eingang zu finden. Mit Hinweisschildern haben sie es auch hier nicht so.

Dann fahren wir endlich in die achte Etage, man arbeitet sich chronologisch vor, von oben nach unten. Wie erwartet gibt es Autos zu sehen. Vom ersten Motorwagen des Karl Benz bis zum aktuellen F1-Flitzer von Niko Rosberg.

Dazwischen ein bisschen Adenauer, der DFB-Bus von 1974, welche Promis sich eh schon immer einen Benz gegönnt haben, die gängigsten Blaulicht-Varianten, ach ja, Lkw's machen wir ja auch noch, usw., usw. Beim Wechsel der Etagen wird das Ganze eingebettet in zeithistorische Tafeln.

Was gibt es also nicht zu sehen? Z.B., dass der Konzern Verantwortung übernimmt!

Die Verstrickung des Konzerns mit dem dritten Reich wird auf zwei Zeittafeln erwähnt, eine mit dem Hinweis, man habe sich später bei den Zwangsarbeitern entschuldigt. Wir fassen zusammen: Eine halbe Etage, dass Ringo Starr und Rosemarie Nitrebit Benz gefahren sind, und man die Dinos bei Jurassic Park mit einem GLE Coupé gejagt hat, und für die Verstrickungen des Konzerns mit den Nazis, für Zehntausende Opfer und Zwangsarbeiter gerade zwei Tafeln? Geht's noch?

Umwelt und neue Mobilität

Ja, es stehen drei Fahrzeuge in der Ausstellung, die symbolisch für Wasserstoff- und Hybridantrieb stehen. Und es wird ein Wagen ausgestellt, der in den 80ern das Auto 2000 darstellte. Wie Mobilität und Umweltverträglichkeit für den Konzern in der Zukunft aussehen, darüber gibt es keinen Ton. Selbstfahrende Autos ebenso Fehlanzeige.

Interaktion

Das ganze Museum ist extrem langweilig. Nichts kann man anfassen, zum reinsetzen scheinen sie auch keine Autos zu bauen, mit Ausnahme einer Art Rückfahrkamera, auf der man sich selbst sehen kann, gibt es in den knapp zwei Stunden, die man für den Besuch rechnen sollte, keine Überraschungen. Doch, eine Überraschung gibt es noch: Für den Fahrsimulator im Museum muss man noch einmal 4€ nachlegen.

Fazit: Das Museum wirkt, als gäbe es den Konzern nicht mehr, eine vergangene Marke, die früher einmal schöne Autos baute. Man muss schon ein sehr großer Autofreund sein, um diesem Museum etwas abzugewinnen.

Soweit zum Mercedes-Benz-Museum.

Ein Schönes hatte der Besuch aber doch noch: Als wir wieder nach draußen kommen, ist die Sonne rausgekommen und wir können unsere Fahrt bei schönem Wetter fortsetzen. Es ist schon 13 Uhr und wir wollen noch ein paar Kilometer schaffen.

Stuttgart selber ist für uns nicht von Interesse und wie der Reiseführer es schon angedeutet hat, beginnt es erst wieder hinter Bad Cannstadt netter zu werden. Von nun an sind Weinberge unsere stetigen Begleiter.

Wir passieren eine ganze Reihe kleinerer und größerer Städte, die alle zwar direkt am Neckar liegen, für die Städte selbst, spielt der Fluss aber kaum eine Rolle. Manche Städte fallen einem praktisch gar nicht auf, wenn man entlang des Neckars den Radweg nutzt.

Um doch noch ein wenig städtische Infrastruktur nutzen zu können, biegen wir bei Grössingersheim in Richtung Bietigheim-Bissingen ab, wo wir schnell eine Übernachtungsmöglichkeit finden. Und an die 89€ fürs Zimmer inkl. Frühstück haben wir uns ja auch schon gewöhnt. Und was soll ich sagen? Es handelt sich um eines der ersten Themenhotels in Deutschland. Thema: Auto und Motorsport.



5. Tag, 28. Juni 2015

Bietigheim-Bissingen - Mosbach-Neckarelz

Tagesetappe 79km - Gesamt 324,5km

Verlauf(f)en

Auch wenn das Hotel "Reinartz" in Bietigheim-Bissingen mit 89€ im DZ inkl. Frühstück an der oberen Preisgrenze liegt, können wir das Haus empfehlen. Sehr freundlich, alles funktioniert einwandfrei, das Frühstück auf hohem Niveau - zufrieden machen wir uns wieder auf den Weg.

Ab Biesigheim folgen wir wieder dem Neckar, hinter Kirchheim nehmen wir die Route über die Weinberge, was uns eine schöne Aussicht beschert.

Schon bei der Abfahrt in Richtung Lauffen beschleicht mich ein ungutes Gefühl, fehlt doch bereits hier die notwendige Beschilderung. Nun wissen wir ja bereits, dass man unter CDU-Herrschaft nicht viel für Radfahrer/-innen erwarten kann, in Lauffen hat die CDU aber sicher heute noch eine absolute Mehrheit. Nur so lässt es sich erklären, dass weder die Alternativrouten, noch der Neckartalradweg selbst in der Stadt ausgeschildert sind. Und da die Stadt mitten an einer geteilten Neckarschleife liegt, die von Hügeln umgeben ist, fahren wir eine gute halbe Stunde über diverse Brücken hinüber und herüber sowie Hügel rauf und runter, bis wir schließlich wieder am Ausgangspunkt ankommen.

Ok, sind wir also zu blöd, holen wir das Navi raus. Dieses führt uns zuverlässig in die richtige Richtung, offenbart aber auch, dass es für die Alternativroute tatsächlich keine Beschilderung gibt. Und noch besser: Würde man den Neckar flussaufwärts fahren, würde man gar mutwillig in die falsche Richtung geführt.

Liebe Mitarbeiter/-innen der Tourismus Marketing GmbH in Baden-Württemberg, liebe Stadtverwaltung Lauffen am Neckar,

vielleicht könntet ihr das Bepflanzen von Brückengeländern kurz unterbrechen, das Fahrrad aus der Garage holen und einen gemeinsamen Betriebsausflug nach Heilbronn oder Kirchheim machen.

Vergesst aber auf keinen Fall ein Zelt einzupacken, denn nach Hause findet ihr sicher nicht mehr.

In Heilbronn machen wir eine ausgiebige Mittagspause, zwei Milchshakes lassen das Verlaufen in Laufen schnell vergessen, wobei der zweite Shake schon heraufziehenden Ärger über die Beschilderung durch Heilbronn bearbeitet. Immerhin finden wir noch aus der Stadt ohne große Umwege. Als wir Heilbronn schließlich verlassen, fragen wir uns, warum fast jeder Heilbronn kennt? Und wofür?

Hinter Heilbronn ändert sich die Landschaft erneut, noch immer begleiten etliche Hügel den Fluss, die Weinberge werden aber durch Wälder ersetzt. Der Odenwald lässt grüßen.

Vorbei an Bad Wimpfen und Haßmersheim, wo wir am Rande eines F-Jugend Fußballturniers neue Getränke aufnehmen, entscheiden wir schließlich, uns in Mosbach ein Quartier zu suchen. Die Übernachtung in der örtlichen Jugendherberge scheidet an atmosphärischen Störungen zwischen mir und der Anstaltsleiterin, die uns mit den Worten empfängt: "Dann zeigen Sie mir mal beide(!) Jugendherbergsausweise!".

Schön ist, dass wir in einer wunderbaren Pension für, festhalten, 60€ inkl. Frühstück unter kommen, also unter dem Strich sogar günstiger, als in der Jugendherbergsanstalt von Mosbach-Neckarelz. Und die Betten sind auch schon gemacht! Und im angeschlossenen Gasthaus haben wir auch noch lecker gegessen!



6. Tag, 29. Juni 2015

Mosbach-Neckarelz - Heidelberg

Tagesetappe 61km - Gesamt 385,5km

Geschüttelt, nicht gerührt.

Heute geht es darum, ohne große Verluste nach Heidelberg zu kommen. Entsprechend rollen wir am Morgen los, wir gehen von rund 60km aus, die wir zurücklegen müssen.

Bis Zwingenberg ist es eine schöne Strecke, dort hat man den Fährverkehr zugunsten einer Brücke eingestellt, was wir ein wenig schade finden. Hinter Zwingenbach erwartet uns der erste Waldweg, vor und hinter Hirschhorn gibt es weitere nichtasphaltierte Stücke, ebenso noch einmal vor Neckarsteinach. Alles nicht schlimm, es rüttelt ein wenig, bei den Temperaturen, es sind jetzt fast 30 Grad, ist es aber angenehm, durch den Wald zu fahren.

Ab Neckarsteinach ist es kein Vergnügen mehr dem Radweg zu folgen, er verläuft einerseits direkt an der Landstraße und ist andererseits an vielen Stellen nur ca. 1m breit, was bei Begegnungsverkehr bei Räder mit Packtaschen nicht viel ist.

Entschädigt wird man mit dem Blick auf Heidelberg, die Empfehlung, über das Nordufer in die Stadt zu fahren, zahlt sich voll aus. Wirklich beeindruckend, das Heidelberger Schloss auf dem letzten Hügel vor der Rheinebene, auch die Altstadt zeigt sich von ihrer schönsten Seite.

Die Touristeninfo im Rathaus vermittelt uns ein Zimmer im "Hotel am Rathaus", das ist praktisch und liegt nebenan.

Bereits auf den letzten Kilometern nach Heidelberg merken wir, dass unsere Akkus leer sind, und wir einen Ruhetag einlegen wollen. Dafür gibt es sicher schlimmere Orte, einzig 105€ je Nacht Bremsen die Euphorie.

Nach einem langen Spaziergang durch eine der längsten Fußgängerzonen Europas, kehren wir ins Hotel zurück.



7. Tag, 30. Juni 2015

Heidelberg

Bergbahn vs. Seilbahn

Nach knapp 12 Stunden Schlaf wissen wir nun, wie nötig wir einen Ruhetag haben. Der Tag soll über 30 Grad warm werden, nachdem wir Altstadt bereits am Vortag ausgiebig besichtigt hatten, i.Ü. mit tausenden Touristen aus aller Welt, vorrangig Asiaten und Amerikaner, aber auch Franzosen und Spanier, nehmen wir die Bergbahn zum Schloss und auf den Königsstuhl. Als Wuppertaler muss man ja die gängigsten Berg-, Zahnrad- und Seilbahnen in den Fokus nehmen, will man bei der geplanten Seilbahn zur Uni und zum Schulzentrum mitreden.

Der Königsstuhl liegt gut 400m höher als Heidelberg und bietet einen wirklich atemberaubenden Blick auf die Stadt und die Rheinebene. Der Blick geht weit über das 20km entfernte Mannheim hinaus. Die 12€ p.P. für die Fahrt sind zwar üppig, lohnen sich aber wirklich. Im Preis enthalten ist der Eintritt für das Schloss. Wir verbringen die Zeit auf dem kühlen Berg, indem wir einen Gleitschirmflieger bei seinen Vorbereitungen beobachten. Schließlich steigt er in die Luft und die meisten werden ihn um dieses Erlebnis beneiden.

Da wir noch Freunde besuchen wollen, machen wir uns auf den Weg ins Tal und nehmen den ÖPNV, um nach Rot-Malsch zu fahren.

Zurück in Heidelberg nehmen wir einen Abschiedstropfen, morgen verlassen wir nicht nur die Stadt, auch der Neckar findet sein Ende in Mannheim, von wo aus wir den Rhein Richtung Süden fahren.

P.S. Vielleicht ist es ja wirklich die bessere Idee, in Wuppertal die alte Bergbahn wieder in Betrieb zu nehmen, als eine Seilbahn zu bauen.



8. Tag, 1. Juli 2015

Heidelberg (Neckar) - Germersheim (Rhein)

Tagesetappe 85,5km - Gesamt Neckar 411,5km - Gesamt Rhein 59,5km - Gesamt 471km

Durch den Grunewald zum Badestrande...

Der Radweg zwischen Heidelberg und Mannheim ist gut befahrbar, wir legen die letzten 26km entlang des Neckars in einem Rutsch zurück. Da der eigentliche Zusammenfluss von Neckar und Rhein aufgrund der industriellen Nutzung nicht einsehbar ist, betrachten wir die letzte Neckarbrücke als das Ende des Neckartalradwegs. Diesen Punkt erreichen wir nach 411,5km.

Der Neckartalradweg gehört sicher zu den schöneren Radwegen, besonders die ersten 100km sind wirklich einzigartig. Man merkt aber auch, dass Baden-Württemberg noch Nachholbedarf hat, was den Radverkehr angeht. Die Beschilderung ist teilweise unterirdisch, auch der lückenlose Ausbau des Neckartalradweges lässt noch Wünsche offen. Aber das Schlimmste: Die Rücksichtslosigkeit des motorisierten Individualverkehrs gegenüber Radfahrern ist einzigartig. Nirgendwo ist u.E. der Anteil an A.....löchern unter den Kfz-Führern so hoch wie in Baden-Württemberg.

Wir machen uns auf den Weg nach Straßburg, passieren dabei zunächst das Grenzgebiet zwischen Mannheim und Ludwigshafen. Kein schöner Ort. Es kommt uns zu Gute, dass wir uns schon auskennen, hält den Schrecken in Grenzen und die Navigation bei Laune. Trotzdem sind froh, als wir das Industriegebiet am Rhein in Richtung Süden verlassen.

Was uns nun erwartet ist nicht wirklich besser. Landschaftlich wird es zwar richtig schön, die Temperaturen erreichen aber nun 36 Grad im Schatten, mit einem Problem: Es gibt keinen Schatten. Wir fahren praktisch ausnahmslos entlang des Rhein-Deiches in praller Sonne. Zu meiner Überraschung machen mir diese Temperaturen nichts aus, Sabine hingegen kämpft gegen die glühende Übermacht von oben.

Wir passieren Speyer, bis hierhin kennen wir die Strecke. Im Naherholungsgebiet Lingenfeld entdecken wir dann einen Baggersee, den viele bereits zum Sonnenbaden und Schwimmen nutzen und dessen Abkühlung auch ich nicht widerstehen kann. Ein wirklich schöner Ort, so viel Natur wie möglich, so viel Infrastruktur wie nötig. Und alles kostenlos. Toll.

Nach 85,5km erreichen wir Germersheim, wir erwischen eines der letzten Zimmer im Ort, die anderen sind an Monteure vermietet, die das AKW Philippsburg entweder zerlegen oder instand setzen.



9. Tag, 2. Juli 2015

Germersheim - Rheinmünster-Schwarzach

Tagesetappe 98,5km - Gesamt Rhein 158km - Gesamt 568,5km

Rheinische Hitzeschlacht

Viel zu sehen gibt es südlich von Speyer nicht mehr. Es zieht sich einfach nur dahin, der Rhein ist zu meist nicht zu sehen, da wir überwiegend auf der wasserabgewandten Seite des Rheindeiches fahren müssen.

Ab Wörth am Rhein wechseln wir auf die französische Seite, da diese durchgängig asphaltiert ist. Ein Tipp von einem Fahrradpostboten, der eigentlich im Streik sein sollte, aber lassen wir das, ich bin im Urlaub.

So geht es halt bei 37 Grad dahin, wenig Schatten, wenig Abwechslung, aber asphaltiert. Wir lassen Karlsruhe links liegen, da es rund 10km bis in die Innenstadt sind und dort vermutlich auch nicht kühler.

Hinter Neuburg erreichen wir Frankreich, neues Land, die alten Probleme. Wir fahren bis Beinheim (franz.) und wechseln dort wieder nach Deutschland, da wir uns etwas Abwechslung von Iffezheim versprechen, einem unter Pferderennsport-Liebhabern bekannten Ort. Leider haben wir uns auch davon zu viel versprochen. Wir haben jetzt 70km hinter uns, ohne adäquaten Baggersee gibt es eine Meuterei. In Söllingen werden wir fündig, herrlich im kühlen Baggersee die Körpertemperaturen zu senken. Letzte Rettung.

Wir wollen halt machen, finden jedoch weder in Söllingen noch im nächsten Ort Stollhofen ein Zimmer. Hier vermittelt man uns aber nach Rheinmünster-Schwarzach, wo wir nach 98,5km ankommen.



10. Tag, 3. Juli 2015

Rheinmünster-Schwarzach - Straßburg

Tagesetappe 44,5km - Gesamt Rhein 202,5km - Gesamt 613km

Die schönste Seite Europas.

Obwohl die Nacht viel zu warm war, haben wir eine gute Zeit im Hotel "Engel" in Rheinmünster-Schwarzach. Wir kommen erst gegen 10:30 Uhr los, sind dann aber schnell in Greffern, wo wir die Fähre auf die französische Rheinseite nehmen. Die Fähre ist kostenlos, Frankreich und Deutschland teilen sich die Kosten. Eine gute Idee.

Von nun an Rollen wir nur noch Richtung Straßburg, zumeist entlang von Landstraßen, die mal mit mehr, mal mit weniger Radwegen ausgestattet sind. Erst ab La Wantzenau wird es richtig schön, die kühlenden Wälder enden erst vor der Stadtgrenze von Straßburg.

Eine halbe Stunde später stehen wir an der Touristeninformation an der Kathedrale. Geschafft: Die 2. Etappe unserer kleinen Radtour ist liegt hinter uns.

Wir buchen uns in einem (klimatisierten) Ibis-Hotel am Bahnhof ein, von hier aus lässt sich problemlos die Altstadt besuchen. Nach einer kurzen Dusche stehen wir bereits um 15 Uhr zum Stadtrundgang bereit. Und wir werden nicht enttäuscht. Den ganzen Nachmittag bummeln wir durch die Innenstadt, die von einem Kanalring umschlossen wird. Das Flair ist typisch französisch, insbesondere die vielen Restaurants erinnern an Paris. Andererseits gibt es auch belgische Momente, insbesondere wenn man an Konditoreien vorbei kommt.

Es gibt viele Fußgängerzonen, die nur von einer futuristischen Straßenbahn mitgenutzt werden. Ansonsten dominiert der Radverkehr.

Am Abend finden wir ein schönes Restaurant, Meeresfrüchtesalat und Flammkuchen lassen keine Wünsche offen. Anschließend ein sehr leckeres und unfassbar teures (1,70€ je Kugel) Eis, dann noch einen Absacker in einem typischen Straßenkaffee. Ein wunderbarer Abend in einer großartigen Stadt geht zu Ende.



11. Tag, 4. Juli 2015

Straßburg - Sarrebourg

Tagesetappe 83km - Gesamt Rhein-Marne-Kanal 83km - Gesamt 696km

L'Alp de Sarrebourg

Wir bemühen noch einmal das Navi, um entlang der Straßburger Wasserstraßen den Weg zum Rhein-Marne-Kanal zu finden. Zufällig fahren wir dabei am Sitz des Europäischen Parlaments vorbei, welches auch den Beginn unseres neuen Wegbegleiters kennzeichnet.

Entlang des Rhein-Marne-Kanal lässt es sich zunächst gut fahren. Jeweils eine Seite des Kanals verfügt über einen einwandfreien Radweg, der zumeist nur einen halben Meter entfernt auf Wasserhöhe des Kanals liegt.

Nach rund 50km machen wir Pause in Saverne, bis Lutzelbourg geht es weiter entlang des Wassers. Danach verlassen wir den Kanal, da dieser zum Teil unterirdisch verläuft bzw. keinen Radweg mehr aufweist. Wir nehmen die Landstraße, was zur Folge hat, dass wir ab Kilometer 70 einen gut 3km langen Anstieg bewältigen müssen. Das alleine wäre schon eine Herausforderung, leider ist der französische

Teerbelag inzwischen so heiß, dass Reifen und Straße eine Verbindung eingehen möchten. Wenn es nicht so anstrengend wäre, würde man sich amüsieren, wenn die Steinchen am Reifen kleben bleiben und sich erst unter dem Schutzblech wieder lösen. Ein lustiges Geklapper den Berg hinauf.

Nach 83km checken wir in einem Motel kurz vor Sarrebourg ein und sind ein bisschen stolz, unter diesen Bedingungen den dritten Abschnitt unserer Tour an einem Tag zurückgelegt zu haben. Wir lassen den Pizzadienst ins Hotel kommen und erfahren dabei, dass es jetzt, um ca. 20 Uhr, noch 38,4 Grad sind.



12. Tag, 5. Juli 2015

Sarrebourg - Saarbrücken

Tagesetappe 111km - Gesamt Saar-Kanal/Saar 111km - Gesamt 807km

Century Break

Der Beginn unserer heutigen Etappe gestaltet sich schwierig, einerseits fahren wir knapp drei Kilometer auf der falschen Seite des Saar-Kanals, um die Räder anschließend wieder auf die Straße zu tragen, andererseits biegen wir einmal zu früh in einen Weg ab, der nach weniger hundert Metern im Nichts verläuft.

Dennoch wird unsere Entscheidung, den längeren Weg über den Saar-Kanal zu nehmen belohnt. Ab Gondrexange erleben wir einen Radweg, der in dieser Form sicher einmalig ist. Zunächst geht es kilometerlang entlang des Saar-Kanals, der seinerseits durch eine Reihe von Seen führt. Man fährt entlang des Wassers über Wasser.

Aber nicht nur das. Auch die Landschaft, die uns umgibt, ist wunderbar, hügelige Felder und Wälder wechseln sich mit den Weihern ab. Und auf 100km hören wir praktisch keinen Verkehrslärm, Autos sind zu 95% der Strecke nicht einmal zu sehen. Für mich einer der schönsten Radwege, die ich je gefahren bin. Und dessen Genuss man praktisch ganz für sich alleine hat, was wir überhaupt nicht verstehen können.

Als die Seenlandschaft aufhört, beginnt der Teil, der zwischen Saar-Kanal und Saar verläuft. Auch dies einzigartig, links von uns der Kanal, rechts die Saar. Nach fast 90km, die wir nur mit einer Mittagspause in Mittersheim unterbrechen, erreichen wir schließlich Sarreguemines.

Kurzerhand entscheiden wir, noch bis Saarbrücken zu fahren. Die letzten 17km teilen wir uns gut ein, inzwischen dürften gut 8 Liter Flüssigkeit pro Person durch unsere Kehlen gelaufen sein. Es ist auch heute wieder unfassbar heiß.

Nach 111km stellen wir unsere Räder in der Garage des Cityhotels ab. Die Königsetappe ist geschafft. In Saarbrücken feiern wir diesen Tag ausgiebig, die Stadt erinnert uns ein wenig an Wuppertal, was vermutlich an der vergleichbaren, sozialen Infrastruktur liegt. Allerdings halten sich weit mehr Menschen im Zentrum auf und lassen sich in den unzähligen Restaurants und Kneipen bewirten, als es bei uns der Fall ist. Tausende sind noch bis spät auf den Beinen, im Zentrum ebenso wie in den Szenekneipen ringsherum. Saarbrücken – ein Highlight mit dem wir nicht gerechnet haben!



13. Tag, 6. Juli 2015

Saarbrücken - Mettlach

Tagesetappe 70,5km - Gesamt Saarkanal/Saar 181,5km - Gesamt 877,5km

Hausverbot

Nach der Etappe von gestern steht ein ruhiger Tag auf dem Programm. Wir verlassen Saarbrücken, die Stadt hat uns positiv überrascht.

Bereits nach knapp 15km stehen wir in der Fußgängerzone von Völklingen. Hier hatte ich vor mehr als 25 Jahren einige Male einen Freund besucht und dabei Völklingen kennengelernt. Damals fand ich es schlimm, heute ist es noch schlimmer. Die Innenstadt ist menschenleer und trostlos. Wer mal in der Innenstadt von Oberhausen war weiß, wovon ich rede.

Beim Verlassen der Stadt kommen wir an einem Industriedenkmal vorbei, welches seines gleichen sucht. Die Völklinger Hütte steht da wie ein monumentales Kunstwerk, ein unvergleichlicher Anblick, wenn es nicht auch den Untergang einer Industrie und einer Stadt symbolisieren würde, man wäre begeistert von dieser Erhabenheit und Bedrohlichkeit, die von diesem Giganten aus Stahl ausgeht.

Die Bummelfahrt führt weiter durch Saarlouis, die Stadt unterscheidet sich in der Fußgängerzone und den Geschäften nicht groß von vielen anderen, die wir in der Vergangenheit gesehen haben.

Den Abstecher nach Dillingen hätte man sich auf jeden Fall sparen sollen. Da gibt es wirklich nichts zu sehen.

In Saarfels machen wir einen Fehler und beschließen die Route über Menningen, Bietzen und Harlingen nach Merzig zu nehmen. Zu Beginn ist es so steil, dass wir die Räder schieben müssen, auch bis Menningen geht es praktisch ununterbrochen bergauf. Zur Belohnung gibt es zwar einige halsbrecherische Abfahrten, die Aussicht hält den Strapazen aber keineswegs Stand. Unser Tipp: Einfach durchs Tal radeln.

In Merzig angekommen, kommt es zu einer interessanten Begebenheit, die dazu führt, dass ich nun Hausverbot im örtlichen REWE-Markt habe. Ich kaufe 4 Getränkedosen, die ich nach dem Verzehr wieder im Markt abgeben möchte, sind ja 25 Cent Pfand je Dose drauf und unsere Räder sind keine Dosencontainer.

Im Markt erfahre ich, dass die Dosen nicht zurückgenommen werden, da der Pfandautomat defekt sei. Seit Freitag. Es ist jetzt Montagmittag.

Ich mache zunächst freundlich auf den Umstand aufmerksam, dass wir mit den Rädern unterwegs sind, leider führt dieses Argument nicht zu einem Einlenken.

Dementsprechend untermauere ich meinen Standpunkt, indem ich meine persönliche Rechtsauffassung in der Angelegenheit erläutere. Dabei verweise ich beispielhaft auf den Verkauf von Pfandgetränken an Kunden, die gerade an der Kasse stehen. Diesen werde vorsätzlich und wider besseren Wissens Getränke mit Pfand verkauft, ohne der gesetzlichen Rücknahmepflicht der leeren Verpackungseinheiten nachkommen zu können.

Als Verbesserungsvorschlag bringe ich ein, entweder ein Schild an der Kasse aufzustellen, dass der Verkauf von Pfanddosen vorbehaltlich einer vorübergehenden Aussetzung der Rücknahmeverpflichtung erfolgt oder dass man den Verkauf dieser Verpackungen zunächst gänzlich aussetzt.

Bei einigen Kunden weckt meine Argumentation Interesse, andere versuchen so schnell wie möglich durch die Kasse zu kommen, da sie augenscheinlich von einem Stopp des Verkaufs betroffen wären.

Nun wird mit einer höheren Stelle telefoniert, die allen Ernstes die Lösung bereits hält, mir aus Kulanz den Euro zu erstatten, mir aber gleichzeitig ein Hausverbot für den Markt ausspricht.

Ein starkes Stück, was sich der REWE in Merzig da erlaubt, wenn ein Verbraucher auf seinem Recht besteht, bekommt er Hausverbot. I.Ü. Hängt im Eingang des Marktes ein Schild: "Zufrieden? Dann erzählen sie es weiter. Unzufrieden? Dann sprechen sie uns an."

Davon sollte man im REWE-Markt in Merzig besser keinen Gebrauch machen.

Nach dieser wunderbaren Erfahrungen, fahren wir frisch motiviert noch entlang der Saarschleife bis Mettlach. Dort finden wir schnell ein Gästehaus.

Nach einer Dusche wundern wir uns, warum alle Geschäfte im Ort "Outlets" sind. Trotzdem sieht es in der Stadt trostlos aus und die Idee mit den "Outlets" soll wohl die Wirtschaftskraft der Gemeinde stärken. Wir sind uns sicher, so wird es nicht gelingen!



14. Tag, 7. Juli 2015

Mettlach - Trier

Tagesetappe 47km - Gesamt Saarkanal/Saar 214,5km - Gesamt Mosel 14km - Gesamt 924,5km

Die letzten 33km Saar bis Konz sind sehr angenehm zu fahren. Endlich gibt es wieder einen Punkt, den man anfahren kann, um den Zusammenfluss zu sehen. Wir freuen uns an der Saarmündung den vorletzten Teil unserer Reise geschafft zu haben, insgesamt hat der Saarradweg eine Länge von 214,5km.

Nach den obligatorischen Fotos fahren wir nach Konz, stellen aber fest, dass es schon seinen Grund hat, warum der Radfahrer "Saarradweg" in Trier endet, obwohl Trier ja bereits an der Mosel liegt. Ein Ende in Konz will man dann doch nicht.

Also machen wir uns auf den Weg nach Trier, nach 14km fahren wir bereits durch die Porta Nigra, dem Wahrzeichen der Stadt. Die Touristeninfo macht ihren Job gut und nach weniger als einem Kilometer ist die heutige Unterkunft erreicht.

Den Nachmittag verbringen wir mit Sightseeing, neben der Porta Nigra besuchen natürlich auch den Dom, Trier ist ja schließlich Bischofssitz. Dass gleich neben dem Dom eine weitere riesige Kapelle steht, erschließt sich mir nicht, ich kann mir nicht vorstellen, dass man in beiden Häusern je vor ausverkauftem Haus gespielt hat.

Nach dem Essen kommen wir auf dem Weg zurück noch an einem Irish Pub vorbei, welches die Erklärung dafür ist, dass wir die Tageszusammenfassung erst einen Tag später schreiben. Prost.



15. Tag, 8. Juli 2015

Trier - Traben-Trarbach

Tagesetappe 90,5km - Gesamt Mosel 104,5km - Gesamt 1.015km

Erstmals seit zwei Wochen sind die Temperaturen wirklich angenehm zum Radfahren, der Himmel ist bewölkt und es wird nicht wärmer als 22 Grad. Außerdem wird die Fahrt nicht ständig durch die Suche nach "Wasserstellen" beeinflusst. Der Wind ist böig, zumeist hilft er uns aber und schiebt uns flott der Mosel entlang, was an der Mosel wirklich ein Vergnügen ist. Der Fluss ist stets präsent, die Weinberge an den Uferhängen tun ihr Übriges.

Nach einer kurzen Pause in Neumagen-Dhorm fahren wir eine Zeitlang mit einem 75jährigen Rennradfahrer, der uns Tipps für die Strecke gibt und etwas über die Region erläutert. Bei Kilometer 1000 halten wir an, um das Ereignis kurz zu feiern, zufällig befinden wir uns zu diesem Zeitpunkt genau unter der neuen Moseltalbrücke. Die soll zwar erst 2018 fertig werden, die bis zu 160m hohen Pfeiler ragen aber jetzt schon in die Höhe. Ich versuche es mal ganz diplomatisch: An den Anblick werden sich die Anwohner erst noch gewöhnen müssen.

Inzwischen haben wir auch unser Tagesziel ausgemacht. Den tausendsten Kilometer wollen wir am Abend in Traben-Trarbach feiern. Dort geben sich im Sternerrestaurant Clauss-Feist die Sterneköche die Klinke in die Hand, derzeit zaubert Matthais Meurer kulinarische Leckereien auf den Teller.

Leider kommen wir am falschen Wochentag, so dass wir etwas enttäuscht abziehen. Im "Trabener Hof", unserer Unterkunft, bekommen wir aber einen Insider-Tipp. So speisen wir am Abend im "Die Graifen", welches mit dem Slogan "Weine - Leben - Essen" für sich wirbt. Im Grunde haben wir dem nichts hinzuzufügen, dass wir zu jedem Gang die erlesensten Riesling-Weine probieren können, wollen wir aber noch erwähnen. Besser als im "Die Graifen" kann man einen Abend in Traben-Trarbach kaum ausklingen lassen.



16. Tag, 9. Juli 2015

Traben-Trarbach - Hatzenport

Tagesetappe 83km - Gesamt Mosel 187,5km - Gesamt 1.098km

Nach dem großartigen Abend in Traben-Trarbach gilt es heute, die Distanz nach Koblenz soweit zu verkürzen, dass wir am Freitag einerseits das "Deutsche Eck" erreichen, andererseits noch mit dem Zug nach Hause kommen.

Es ist nach wie vor sehr schön an der Mosel, wir passieren einen Weinberg nach dem anderen. Hinter Cochem nehmen wir nicht die Fähre, sondern fahren auf einem Schotter- und Waldweg die 7km bis Treis-Karden. Dort machen wir noch einmal Pause, bevor wir die letzten Kilometer bis Hatzenport zurücklegen. Ein letztes Fläschchen Riesling tröstet uns darüber hinweg, dass es morgen wieder nach Hause geht.



17. Tag, 10. Juli 2015

Hatzenport - Wuppertal

Tagesetappe 38km - Gesamt Mosel 217km - Gesamt 1.136km

Die müden Knochen freuen sich, dass es nur noch knapp 30km bis zum Ziel unserer Reise sind. Fluss und Landstraße sind ständige Begleiter auf dem Weg nach Koblenz. Wir überqueren noch einmal die Mosel, jetzt sind es noch 5km bis zum "Deutschen Eck".

Und dann ist es geschafft. Nach 1.127,5km haben wir die Strecke zurückgelegt, die wir uns vorgenommen haben. Wirkliche Freude will nicht aufkommen, markiert doch das Wiedersehen mit dem Rhein auch das baldige Ende unseres Urlaubs.

Die letzten Fotos vis a vis der Festung Ehrenbreitstein sind schnell gemacht, auch die Seilbahn wird von uns in den Fokus genommen. Man will ja als Wuppertaler informiert sein, wenn es um Seilbahnen geht.

Wir fahren zum Bahnhof, um 12:46 Uhr sitzen wir bereits im Zug in Richtung Köln-Messe. Dort umzusteigen ist für Radfahrer eine Zumutung, wir tragen die Räder jeweils zu den Bahnsteigen rauf bzw. runter.

Der RegionalExpress nach Wuppertal hat Verspätung, doch schon bald sind die Hügel des Bergischen Landes zu sehen.

Von Vohwinkel aus geht es über die Nordbahntrasse nach Hause, das Wetter spielt mit und Hunderte sind wie so oft auf dem innerstädtischen Radweg unterwegs.

Nach 1.136km sind wir wieder daheim.
