Tagebuch der Reise durch Frankreich 09.08. bis 20.09.2018 Teil 2

Tag 31: Nimes – Orange (60 km)

Bevor ich Nimes verlasse, drehe ich noch eine Runde durch die Altstadt - zum Nike-Tempel und zur römischen Arena . Im Morgenlicht wirkt sie besonders imposant. Ich brauche viel Intuition, um aus Nimes heraus die richtige Ausfahrt zum Pont du Gard zu finden (D6086). Sie ist anfangs vierspurig, führt lange durch Gewerbegebiete. Sie steigt langsam aber anstrengend bergan (84 m), um dann rapide ins Gard-Tal zu sinken. Die alte Hängebrücke über den Gard ist abgebaut – eine neue Spannbetonbrücke ersetzt sie. Den Umweg zum römischen Viadukt erspare ich mir. Ich möchte früh in Orange sein, um in der Tourist-Info noch eine Unterkunft zu finden.

Die Steigungen des nächsten Abschnitts auf der N10 in Richtung Avignon auf 152 m lassen sich nur mit Schieben bewältigen. Oben gibt’s einen wunderschönen Blick über die geliebte Provence mit dem Mont Ventoux im Hintergrund. Über Rochefort-du-Gard (D976) erreiche ich Tavel, das „Weltzentrum des Rotweins“. Dort lege ich die Mittagspause ein in einem kleinen Park. Es ist erst 13:00 Uhr – trotzdem plagen mich bereits kleine aggressive Stechmücken.

Der restliche Weg nach Orange ist total flach. Um 15:00 Uhr bin ich bereits am Touristenzentrum. Etwas hilflos sucht der junge Mann im offiziellen Unterkunftsverzeichnis, findet aber kein Ergebnis unter 50 Euro. Ich starte mein Tablett – es gibt einen „Besucherzugang“ zum Netz – und buche im „Premier Classe Orange“ für 47 Euro. Das ist ein weiteres dieser „Container-Hotels“ – mit technisch gut ausgestatteten Zimmern ohne besonderen Service. Es ist nur 800 m vom Zentrum entfernt, liegt aber direkt an der Autobahnabfahrt.

Den Nachmittag verbringe ich in der Stadt. Beeindruckend sind vor allem die gut erhaltenen römischen Triumphbögen und das riesige Theater. Dabei fällt mir ein, dass ein Punkt auf meiner To-Do-Liste ein Opernbesuch im Theater Orange ist.

Tag 32: Orange – Montelimar (57km + 6km)

Herrliches Sommerwetter, leichter Rückenwind und die relativ kurze Etappe verleiten mich, statt der N7 die alte Römerstraße D11 / D12 über die Berge von Uchaux zu nehmen. Erstaunlich geradlinig und dennoch leicht zu fahren ist dieser Verkehrsweg.

Ab Bollene geht’s auf die D26/D458 parallel zur Autobahn und zur TGV-Strecke. Hier fahren die Züge volles Tempo… Das Kernkraftwerk Tricastain bei Pierrelatte scheint im Abschaltbetrieb zu dein. Statt aus den Kühltürmen kommt der Dampf direkt aus den Meilern. Ein Highlight ist nach der Mittagspause bei Donzere der Rhone-Durchbruch durch das Ardeche-Gebirge. Indem ich die Rhone-Seite für 4km wechsle gibt’s ein beeindruckendes Panorama von der Felswand auf der Ostseite unter der sich die alte Hauptbahn hindurchschlängelt. Der TGV und die Autobahn fahren oben herum.

Die D7 bringt mich dann von Chateauneuf-du-Rhone direkt nach Montelimar. Nachdem ich schon um 15:00 Uhr mein Zimmer beziehen kann, bleibt ein langer Nachmittag für die Ortsbesichtigung. Nur ein einziger Lebensmittelladen hat in der Altstadt geöffnet – fest in arabischer Hand wie auch die meisten Altstadtbewohner.

Am Bahnhof stelle ich fest, dass stündlich (!) TER-Züge von Marseille nach Lyon fahren mit Umsteigemöglichkeit in Arles vom Zug aus Bordeaux. Zudem gibt es eine regelmäßige Verbindung von Valence (ode Lyon) noch Genf, die Fahrräder mitnimmt. Da alles konnte in Bordeaux nicht ermittelt werden.

Montelimar besitzt eine weithin unstrukturierte Altstadt mit engen Gassen, in der sich wohl vor allem arabische und afrikanische Familien wohlfühlen.

33.Tag: Momtelimar – Valence (53 km)

Der Start vom „IBIS Budget“ wird durch ein einfaches Frühstücks-Buffet versüßt (6,50 Euro). Danach geht’s bereits um 08:45 Uhr direkt auf die N7, die am Hotel vorbeirauscht. Durch LKW und Handwerkerfahrzeuge ist der Verkehr wesentlich stärker als gestern am Sonntag. Die D11 bringt mich über die Rhone zur D86 am rechten, westlichen Ufer. Ihr folge ich nordwärts – vorbei an einem weiteren Kernkraftwerk mit vier Kühltürmen, an den burgähnlichen Altstädten von Rochemaure und Cruas, immer auch neben der - heute verkehrsfreien – Bahnstrecke. In La Voulte-sur-Rhone klettere ich zur Schlossruine hoch. Das spätmittelalterliche Schloss hat mehrmals die Besitzer gewechselt und wurde erst 1944 von den Deutschen angezündet. Die hohlen Fenster bieten einen Anblick wie aus einer Musical-Inszenierung („Rebecca“). Auf dem Rückweg verspiele ich mich etwas oberhalb der Bahnlinie auf kleinsten Sträßchen, bis ich die D86 wieder erreiche.

Kurz vor Valence in Soyon lädt ein „Eisenbahngarten“ zur Erinnerung an die zahlreichen ehemaligen Schmalspurbahnen ein, die die Berge des Ardeche früher erschlossen. Nur die von Tournon nach Lamastre ist als Museumsbahn erhalten geblieben. An einem Berghang wurde eine verschränkte Rundstrecke so geschickt aufgebaut, dass der Eindruck mehrerer Strecken mit Umsteigemöglichkeiten entsteht. Das besondere des Fahrbetriebs auf der eingleisigen Strecke ist die Steuerung von Gegenverkehr, der sich jeweils in de Bahnhöfen trifft. Die Fahrzeuge und Schienen sind von LGB, die Gleise auf ein festes Betonbett verschraubt.

Nach wenigen Kilometern ist Valence erreicht. Das „Hotel de Lyon“ liegt direkt gegenüber vom Bahnhof. Es bleibt Zeit für einen Rundgang durch die Altstadt und die dringend erforderliche Auffrischung des Proviants.

Tag 34: Valence – Isle de la Platière (60 km)

Der Morgen weckt mich wieder mit strahlendem Sonnenschein. Zum selbst gemachten Frühstück im Zimmer gibt’s jede menge Obst: Melone, Trauben, Banane. Der Getränkevorrat schrumpft auf zweimal 1,5 l Sprudel.

Ich starte auf der Straße, auf der ich gestern gekommen bin über die Rhone zurück auf die D86. Bis Tournon ist sie relativ stark befahren, obwohl parallel die N7 und die Autobahn A7 verlaufen. In Tournon zweige ich ab in die Innenstadt: großzügige Plätze und eine verwinkelte Altstadt wie bei allen Orten an der Rhone. Ich suche die „Chemin de Fer de Vivarais“. Die Wegweiser schicken mich ins Seitental. Die Brücke der Hauptbahn mit dem Dreischienengleis ist durch eine neue Stahlkonstruktion ersetzt. Im Bahnhof St-Jean-de Muzols fehlen fast alle Schienen – ein moderner Schotterwagen verrostet dort. Die Bahn ist offenbar verkürzt auf einen Teil oberhalb von Tournon.

Mittagspause mache ich im nächsten größeren Ort Sarras – der letzte auf der heutigen Etappe mit einem Lebensmittelmarkt. Die Gelegenheit, Wasser nachzukaufen, verpasse ich aber. Schneller als erwartet bin ich danach in Serrières. Schon an der Zufahrt zur Rhone-Brücke ist „Gites des Oves“ ausgeschildert. In Serrieres wälzen sich schwere Vierzig-Tonner aus Annonay zuerst die steile Bergstraße hinunter, dann über die schmale, historische Hängebrücke. Gleich nach der Rhonequerung geht’s auf die Insel (D4) und weiter auf schmaler Straße parallel zum Rhoneradweg. Die letzten Kilometer sind ein asphaltierter Feldweg.

Das Gästehaus ist Teil eines ehemaligen Bauernhofs – ein anderer Teil dient als Wanderherberge, der neuere Teil bietet „Chambre d’Hote. Ich beziehe das schönste Dreibettzimmer im Haus, weil ich bis jetzt der einzige Gast bin. Gut ausgerüstet ist das Haus für Familien mit kleinen Kindern – die Ferien in Frankreich sind aber vorbei. Ich nutze die Zeit, endlich die Nähte an meiner Satteltasche fertig zu reparieren.

Tag 35: Isle de la Platière – Lyon (70 km)

Vom Bauernhof in die zweitgrößte Stadt Frankreichs – nach Lyon. Größer könnte der Kontrast nicht sein. Da ich gestern die offenen Nähte meiner Radseitentaschen genäht habe, ist das komplette Gepäck ausgeräumt und auf dem dritten Bett verteilt. Nach bekanntem Plan sind die Taschen jedoch schnell wieder eingeräumt. Frühstück in der Selbstkocherküche gibt’s mit viel Tee. Dann starte ich in die angenehme Morgenkühle. Am Ende der Insel ist – mit Blick auf ein altes Kernkraftwerk – eine mobile Radarstation der Armee aufgebaut.

Auf der D86 / D1086 geht’s weiter nach Norden. An Vienne fahre ich vorbei, in Givors suche ich vergeblich das Ortszentrum. So findet die Mittagspause an der Uferpromenade statt. Zur Einfahrt nach Lyon wähle ich die verkehrsarme D315. Obwohl sie immer am rechten Ufer der Rhone verläuft, gibt es erhebliche Steigungen. Trotzdem nähere ich mich schnell der Großstadt. Von Süden aus grüßt sie mit einer Stafette von gleich hohen Schornsteinen der ehemaligen Raffinerien der Stadt.

Am Zusammenfluss („confluence“) von Saone und Rhone ist ein protziger Museumsbau entstanden. Radfahrer werden automatisch auf die Straßenbahnbrücke gelenkt, um nicht auf die Autobahn weiter zu fahren. So lande ich früher als geplant im Stadtviertel Gerland. Eine der Straßen parallel zur Rhone nutze ich nach Norden. Bis die „Rue Montesquieu“ kreuzt, in der das HO36-Hostel liegt. Um 15:00 Uhr bin ich noch zu früh zum Einchecken. Ein erster Spaziergang führt mich zum Stadtzentrum auf der Halbinsel.

Im Hostel wird mir wieder ein oberes Bett zugeteilt. Nach dem Abendessen – Picknick auf dem zweiten Treppenabgang – besuche ich die untere Uferpromenade an der Rhone. Sehr viele junge Leute belagern die Wiesen beim abendlichen Picknick. Die Restaurants auf den fest verankerten Schiffen sind gut besucht. Es herrscht eine sommerliche Ferienstimmung bei immer noch 26 Grad.

Tag 36: Lyon (0 km

Ein strahlender Tag lädt zur Stadtbesichtigung ein. Die Stadt gliedert sich in drei Bereiche, den Wohnbereich links der Rhone – dort ist auch das HO36 – den Shopping-Bereich auf der Halbinsel – dort ist auch das Rathaus und die Oper – und die Altstadt rechts der Saone – sie schmiegt sich an das steil aufragende Hochufer.

Im Bereich der Halbinsel („Presque Isle“) befinden sich die Paläste der reichen Banken, Kaufhäuser und Bürgerhäuser – bewundernswert saniert. Immer noch wird an allen Ecken gebaut. Es gibt eine breite Fußgängerzone („Rue de la Republique“) aber auch ein verschachteltes Künstlerviertel am nördlichen Rand. Die Altstadt ist touristisch überlaufen. Scharen aus den Kreuzfahrtschiffen übervölkern die Gassen. Die Kathedrale ist zur Hälfte verdeckt wegen Innensanierung.

In dieser Woche findet eine Tanz-Biennale in Lyon statt. Aus diesem Anlass zeigt auch das Ensemble der Oper ein Tanzstück „Peeping Tom“ an drei Tagen – auch heute Abend. Ich ergattere eine Eintrittskarte für den fünften Rang für 10 Euro.

Also kehre ich zurück ins Hostel zum Duschen und Umziehen, dann folgt ein halbstündiger Fußmarsch zurück zur Oper. Um 20:00 Uhr geht’s los. Die Bühne zeigt eine eisige Schneefläche mit zwei Wohnbaracken. Zwischen deren Bewohnern (Männlein und Weiblein) entstehen zahlreiche Konflikte, die tänzerisch eindrucksvoll – um nicht zu sagen drastisch – dargestellt werden. Viel Akrobatik ist dabei und Ausdruckstanz, nur wenige Figuren.

Tag 37: Lyon – Macon (75 km)

Heute Nacht regnet es, am Morgen ist der Himmel stark bewölkt. Nachdem alle Kleider wieder an der richtigen Stelle verstaut sind, starte ich auf der rechte Saone-Seite flussaufwärts. Dahin zu kommen ist bei den vielen Einbahnstraßen eine Kunst und gelingt mir erst nach einer halben Stunde. Ich folge der D51 bis Neuville-sur-Saone . In Erinnerung an meine Fahrt im Jahr 2001 möchte ich wieder auf der D933 durch die Felder der Bresse fahren. Leider ist sie inzwischen zur Autobahn-Entlastungsstrecke mutiert. Schwere LKWs quälen sich durch enge Ortsdurchfahrten. Wegen der häufigen Mittelinseln werden sie durch den einsamen Radfahrer am Überholen gehindert, hupen ungeduldig oder schneiden mir – wie zum Beispiel der Geldtransporter von Brinkmann – brutal den Weg ab.

Das Wetter ist angenehm, schon nach zwei Stunden mache ich in einem schönen Park am Saone-Ufer in Trevoux Mittagspause. Danach hat sich der Verkehr etwas gemildert. Es geht jetzt – leicht wellig – durch eine parkähnliche Landschaft mit Schlösschen und Bauernhöfen.

In Cormoranche wechsle ich die Seite der Saone. Mein gebuchtes Hotel liegt im Gewerbegebiet vor Macon rechts der Saone, ist dort leicht zu finden. Das Haus der Hotelkette „Premier Classe“ hat im Erdgeschoss stufenfreie Zugänge zu den Zimmern. So kann ich das Fahrrad bepackt neben mein Bett stellen und in Ruhe abladen. Nach einem umfangreichen Einkauf beim LIDL an der Kreuzung der TGV-Strecke mit der alten Hauptbahn gibt es ein lukullisches Abendessen im Zimmer.

Tag 38: Macon – Chalon-sur-Saone (70 km)

Ich freue mich beim Blick aus dem Fenster über den strahlend blauen Himmel. Kurz vor 9:00 Uhr starte ich – zunächst noch 6 km bis ins Zentrum von Macon. Die kompakte Altstadt glänzt mit einer gotischen Kirche („St. Pierre“) und der „Kathedrale“ – einer kleinen neoklassischen Hallenkirche. Die Einkaufsstraßen schlafen noch.

Über die alte Brücke gelange ich wieder auf das linke Saone-Ufer und erreiche dort die Fortsetzung der D933 nach Norden. Die Dörfchen entlang der Straße sind unspektakulär, verraten aber durch die Veränderung ihrer Baustile, dass ich Südfrankreich verlasse. Zuletzt sieht man Fachwerkhäuser wie im Elsass. Bis in die Höhe von Tournus ist der Verkehr noch heftig – offenbar staut sich der Verkehr auf der A6. Nach einer frühen Mittagspause in Pont de Vaux – am unerwartet schönen Yachthafen weit abseits von der Saone – ziehe ich die folgenden 42 km durch die Bresse in einem Stück durch. Trotz Gegenwind fährt sich die Straße gut – sie wird zunehmend flacher und verläuft schnurgerade. Die Vielgestaltigkeit der Landschaft – von Parks, kleinen Wäldern, Wiesen, Streuobstanlagen bis zu Gemüsekulturen – zeigt die unterschiedliche Nutzung der Bresse. Die Häuser in den Dörfern werden zunehmend teurer.

Die Ortseinfahrt von Chalon endet in der Fußgängerzone. Alle Geschäfte haben ihren Verkauf auf die Straße verlegt – ich komme selbst mit Schieben kaum durch. Am Ende suche ich dann den richtigen Aufstieg zum Gewerbegebiet „Champ Fleuri“ im Außenbereich. In einer Metzgerei hilft mir der junge Verkäufer mit seinem Smartphone. In der Nähe um „Premier-Classe“-Hotel gibt es einen „Aldi-Marche“ zum Nachfassen von Proviant.

Tag 39: Chalon-sur-Saone – Dole (82 km)

Wieder strahlt die Sonne vom nur leicht bewölkten Himmel. Der Gegenwind hat sich gelegt – er wird im Laufe des Tages sogar zum Rückenwind. Dank eines Stadtplanes in der Hotel-Lobby finde ich die etwas ungewöhnliche Ausfahrt über die D5. Sie verläuft parallel zur stark befahrenen D 673 auf der rechten Saone-Seite über die Dörfer. Die Landschaft ist fast eben auf etwa 180 Höhenmetern. Das Rad rauscht – trotz der Ladung – über die ersten 45 km bis Seurre. Am Ortseingang hole ich Wasser, Brötchen und Trauben beim Intermarche. Es wird der einzige Markt bleiben, der heute am Sonntag offen hat. Auf dem Platz des Kriegsopferdenkmals gibt es – wie meistens – schöne Bänke fürs Picknick.

Die zweite Etappe führt bis St. Symphorien. Dort kreuzt der Radfernweg V6 entlang des Rhein-Rhone-Kanals. Ich will – entgegen aller Vorsätze – den Versuch wagen, die letzte Etappe bis Dole dort zurück zu legen. Gleich zu Anfang ist der Weg – trotz Asphalt – extrem holprig und mit losen Steinchen bedeckt. Es geht nur langsam voran – trotzdem überhole ich eines der Hausboote (sehr modern inzwischen). Bei Damparis beginnt dann die Katastrophe – der Radweg wird ohne Wegweiser auf die D220 umgeleitet. Hier gibt’s genau die Steigungen, die ich mit dem Kanalweg vermeiden wollte. Zum Glück finde ich die D220 auf meiner Michelin-Karte. Aus der Radwegstrecke am Kanal (21 km) werden jetzt nur noch 12 km bis Dole.

Meine Unterkunft in einem schönen Zimmer über einem stillgelegten Restaurant finde ich schnell. Der Nachmittag dient der Erkundung der sehr schweizerischen Innenstadt (Department Jura). Sie war zu Zeiten Barbarossas sogar mal Hauptstadt von Burgund.

Tag 40: Dole – Besancon (53 km)

Eigentlich ist es eine kurze Etappe - über die D673 (ehemalige Route National) sogar nur 47 km – ich brauche aber fast 7 Stunden ! Der Anfang läuft gut – herrlicher Sonnenschein, kein Wind – die Ausfahrt aus Dole ist direkt vom Hotel erreichbar. Ich lande zunächst auf der mäßig befahrenen D973. Sobald allerdings die Umgehungsstraße dazukommt, wird der LKW-Verkehr unerträglich. Ich weiche in Rochefort auf die links vom Doubs verlaufende D76 aus. Die sehr gepflegte Nebenstraße verläuft fast eben durch die Felder und Dörfer in den Auen – sehr idyllisch. Schon nach 3 Stunden erreiche ich St. Vit zur Mittagspause. Dort muss ich zuerst einkaufen (Intermarche), dann ein Plätzchen mit Bank im Schatten finden – den Platz vor der Kirche und dem Rathaus. Das dauert fast eine Stunde. Dann dauert die Mittagspause – wegen der neuen Köstlichkeiten – nochmals eine Stunde.

Um 14:00 Uhr geht’s weiter – zunächst wieder auf der D673 (RN). Der LKW-Run wird schlimmer, es gibt unangenehme Steigungen, ich muss schieben. Deshalb weiche ich nach 5 km nach Dannemarie aus. In diesem Ort gibt es keinerlei Beschilderungen. Ich versuche die in meiner Karte eingezeichnete Höhenstraße zu finden, lande auf einem rauen Feldweg, also zurück – wieder ins Tal. Die Talstraße führt zum Nachbarort Cemaudin. Durch Intuition finde ich dort die angestrebte D11. Schließlich lande ich leider doch wieder auf der Umgehung D75/D70.

Den Bahnhof von Besancon finde ich schnell. Dort liegt das „IBIS Budget“, das ich gebucht habe. Zu Fuß starte ich längs der neuen Straßenbahn in die Innenstadt. Nochmals 6 Liter Getränke und Brot bringe ich zuerst wieder ins Hotel. Dann beginnt endlich der Rundgang durch die sensationell erhaltene Altstadt. Erst mit Einbruch der Dunkelheit kehre ich ins Hotel zurück.

Tag 41: Besancon – Montbeliard (Bart) (90 km)

Meine negative Einstellung zu den Fernradwegen in Frankreich muss ich heute revidieren. Der Veloweg V6 entlang des Doubs und des Rhein-Rhone-Kanals ist erstklassig ausgebaut und beschildert.

Ich beginne mit einer Stadtausfahrt auf der D683. Einem langen Anstieg in der Stadt (Route de Belfort) folgt eine rasante Abfahrt außerhalb. Weniger LKWs als vermutet machen das Fahren angenehmer. In Roche-lez-Beaupre wechsle ich auf den parallel verlaufenden Radweg. Er führt ebenerdig am Doubs entlang – keine sinnlosen Steigungen mehr. Relativ schnell erreiche ich das erste Zwischenziel Baume-les-Dames. Dort ist Mittagspause auf einem Picknickplatz außerhalb des Ortes direkt am Radweg.

Im weiteren Verlauf wechselt der Radweg die Doubs-Seite. Er steigt dann aber unangenehm bei Roche-les-Clerval und landet in Clerval auf der Hauptstraße nach Montbeliard. Die nächste Etappe bis L’Isle-sur-le-Doubs bleibe ich auf der D683. Auch hier gewinne ich Höhe, die an der Ortseinfahrt von L’Isle endet. Beim Lidl kann ich nochmals Proviant fassen und eine zweite Pause direkt am Doubs-Kanal einlegen. Dieser Kanal führt mich bis Colombier-Fontaine. Dort werde ich leider über einen unangenehmen Hügel geschickt (Etouvans). Die Abfahrt ist dann auch noch durch Schwellen behindert. Schließlich erreiche ich in Voujeaucourt das Ende des schiffbaren Doubs. Er wendet sich dem Jurabergen zu – weiter führt der Kanal bis zum Rhein.

In Bart habe ich für 35 Euro ein preiswertes Zimmer gebucht. Das Hotel ist vollkommen verwahrlost. Der dickliche Hotelchef sitzt vor dem Computer und wartet auf booking.com. Das Zimmer ist erstmals richtig schmutzig: „Bates Hotel“ hat jemand in die Kommentare bei booking.com geschrieben.

Tag 42: Montbeliard – Mulhouse (60 km)

Die Lage des Hotels am Velo 6 verleitet dazu, dort sofort weiter zu fahren, wo ich gestern aufgehört habe. Der Zustand ist weiterhin optimal, die Beschilderung gut – außer dass Mulhouse erst am Abzweig nach Belfort ausgeschildert ist. Zweimaliges Nachfragen bei entgegen kommenden Radlern beruhigt aber mein Gefühl. Der Wasserweg hat an der Gabelung ganz knapp nur zwei Schilder: „Rhin“ nach rechts, „Rhone“ nach links.

Ich folge also dem Rhein-Rhone-Kanal (weiterhin V6) über die Wasserscheide Mittelmeer – Nordsee. Die Steigungen merkt man eigentlich nur an der Fließrichtung des Kanals und den Schleusen. Diese müssen von Personal bedient werden. Dazu fahren die Personale mit PKW oder Motorroller auf dem Radweg dem jeweiligen Schiff voraus.

Bei Dannemarie ist der Höhepunkt erreicht – bei kaum 300 Höhenmetern ! Ausgerechnet hier ist eine Umleitung über Ortsstraßen nötig. Wo der Blick frei ist, sieht man sowohl bis zum Schwarzwald als auch bis zu den Vogesen. Abwärts geht’s schneller. Im Schnitt gibt’s nach jedem Kilometer eine Schleuse. Bis zum Rhein sind es ja nur noch 30 km. Da ich auf der westlichen Seite von Mulhouse einfahre, komme ich in der Höhe der Jugendherberge an. Nach Gefühl taste ich mich dorthin durch, ausgerechnet am V6 gibt’s kein Hinweisschild.

Der frühe Abend (16:00 Uhr) ermöglicht einen Stadtrundgang bei Sonnenschein und offenen Geschäften. Mulhouse zeigt eine bunte Stilmischung aus traditionell elsässischen Häusern, den typisch französischen Stadt-Palais und neuer Architektur. Die großen Kirchen scheinen neugotisch (19. Jahrhundert) zu sen.

Tag 43: Mulhouse – Müllheim (30 km) – Böhl-Iggelheim (Zug)

Heute ist Rückreisetag. Nach meinem Entschluss, die letzten Etappen nun doch mit der (deutschen) Bahn zurückzulegen, geht die Tagesetappe mit dem Rad nur noch bis zum nächsten deutschen Bahnhof in Müllheim/Baden. Ich starte wieder auf dem Velo 6. Den erreiche ich direkt vor dem Hauptbahnhof. Dort verläuft der Rhein – Rhone – Kanal in Tieflage direkt unter dem Bahnhofsplatz. Kurz vor dem Abzweig in Richtung Basel wechsle ich auf die D39, die Hauptstraße in Richtung Osten. Sie führt entlang der riesigen Autofabrik von Peugeot (mit LKW-Verkehr). Danach lässt der Verkehr stark nach. Die Fahrt durch dichten Wald ist angenehm. Parallel verläuft die eingleisige – jetzt elektrifizierte – Verbindungsbahn von Neuenburg über die alte Rheinbrücke nach Mulhouse.

In Neuenburg betrete ich wieder deutschen Boden. Die alte Hauptstraße führt quer durchs Ortszentrum (Tempo 20) und noch 3 km weiter bis zur B3. Kurz vorher zweigt bereits die Zufahrt zum Gewerbegebiet und zum Bahnhof ab. Dort werde ich überrascht von einem bedienten Fahrkartenschalter und einer bisher auf deutschen Strecken nie gesehenen Zugdichte. Für 33,30 Euro erhalte ich eine Standardfahrkarte (Bahncard 25) über Karlsruhe und Neustadt nach Böhl-Iggelheim.

In der Wartezeit treffe ich einen der letzten Streckengeher der DB. Bei hoch belasteten Strecken werden sie weiterhin eingesetzt, um sich entwickelnde Schäden frühzeitig melden zu können. Ein schwerer Autozug biegt ab nach Mulhouse. Morgens fährt hier sogar ein TGV aus Freiburg direkt nach Paris.

Umsteigen muss ich in Offenburg (8 Minuten). Das wird knapp, weil das Rad nur über den (überlasteten) Aufzug zum neuen Bahnsteig gebracht werden kann. Der Umstieg in Karlsruhe ist entspannt, erst recht in Neustadt in die verspätete S-Bahn.