

# Informationen zu den Tourbeschreibungen (PDFs) und zu den Internet-Angaben

Den entscheidenden Ausschlag für die Veröffentlichung dieser Webseite gab die Erfahrung, dass Velotouren im Juragebiet zwar körperliche Betätigung und sportliche Leistung, aber **keinesfalls eine dauernde Anstrengung**, ein grausames Sich Abstrampeln bedeuten. Im Gegenteil: Sehr viele Touren sind sehr leicht zu bewältigen.

Von Vorteil für die Routenwahl ist nämlich, dass wir das **bestehende Bahnnetz** in der Schweiz und in Frankreich benutzen können. Die Bahnen ermöglichen den Transport auf eine gewisse Höhe über Meer - von wo aus es dann  *eher* bergab geht! - und sie bringen uns wieder zurück in die Schweiz.

Hier *einige Bahnlinien* im Überblick:

## In der Schweiz:

- Nyon - La Cure
- Yverdon - Ste-Croix
- Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds/Le Locle
- Neuchâtel - Fleurier
- Biel - Sonceboz/Sombeval - St. Imier - La Chaux-de-Fonds/Le Locle
- (Sonceboz/Sombeval -) Tavannes Les Reussilles - Le Noirmont
- Biel - Moutier - Delemont - Porrentruy - Boncourt

## In Frankreich:

- Dole - Mouchard - Pontarlier
- Dole - Mouchard - Champagnole - Morez (nahe Schweizer Grenze!) - St-Claude - Oyonnaz
- Bourg-en-Bresse - Lons-le-Saunier - Mouchard – Besançon
- Lyon - Ambérieu - Culoz - Bellegarde - Genève
- Besançon - Valdahon - Gilley - Morteau - Le Locle - La Chaux-de-Fonds
- Besançon - Baume-les-Dames - Isle-sur-le-Doubs - Montbéliard - Belfort
- Belfort - Mulhouse
- Mulhouse - Basel

Die Ortschaften, von denen aus eine Velotour beginnt, besitzen im Normalfall einen **bedienten Bahnhof** und befinden sich auf einer Höhe von über 1000 m. ü. M. Von fast allen diesen Ortschaften aus sind mehrere Touren möglich. Diese **enden erneut an einem Bahnhof**, damit Sie die Möglichkeit besitzen, mit dem Zug schnell an Ihren Wohnort heimzukehren.

Dank einer kurzen Beschreibung der Tour im Eingangstext können Sie Ihre Wahl treffen. Falls Sie eine detaillierte Beschreibung der Reiseroute wünschen, finden Sie diese als **PDF-Dokument** („**AUSFÜHRLICHE TOURBESCHREIBUNG ZUM AUSDRUCKEN**“)

Das **Gebiet**, das in diesem Buch vorgestellt wird, ist *geografisch* auf der VCS-Karte "Schweiz" (1:275'000) oder auf der **Michelin-Karte Nr. 321 „Doubs, Jura“** (1:150'000) fast in seinem vollen Umfang enthalten. Nur ganz im Osten und Südwesten müssen Stücke ergänzt werden: Michelin-Karte Nr. 315 fürs Elsass und Michelin-Karte Nr. 328 für das Département Ain.

Von der *politischen* Einteilung her gesehen sind in der Schweiz die Kantone Jura, Bern, Solothurn, Neuchâtel, Vaud und Genève betroffen, in Frankreich hauptsächlich die Departemente Doubs und Jura, in geringerem Ausmass die Departemente Ain, Haute-Saône, Haute-Savoie und Bas-Rhin.

Der Nutzen der hier vorliegenden Tourenanleitungen liegt im praktischen Bereich. Sie finden **ausführlich beschriebene Wegstrecken** (PDF-Dokumente!). Es sind Beschreibungen, die sich in erster Linie auf die Strasse beziehen. Die Strasse ist ja schliesslich das, was die Radtouristen am meisten interessiert. Auf sie konzentriert sich den lieben langen Tag unsere Aufmerksamkeit, wenn wir unterwegs sind.

Aus dieser Überlegung heraus habe ich mir vorgenommen, der *Strasse - ihrem Verlauf und ihren Verzweigungen* - den Platz einzuräumen, der ihr gebührt, und **mit möglichst grosser Präzision**

zu schildern, was wir auf der Tour unmittelbar unter den Rädern vorfinden.

Ziel meiner Veloreisen ist es gewesen, Strassen und Wegstrecken zu finden, die möglichst angenehm zu befahren sind. Aus diesem Grund habe ich mich meist für unbedeutende, kaum befahrene Strassen entschieden, für Routen also, die **abseits der grossen Verkehrsachsen** durchs Land führen.

Kurz zusammengefasst habe ich mich bei der Auswahl der Routen von *folgenden Kriterien* leiten lassen:

- geteerte Strassen
- ruhige, verkehrsarme Strecken
- möglichst wenig Steigungen
- schöne Gegenden mit landschaftlichen Besonderheiten
- möglichst geradliniges Erreichen schöner Gebiete
- als Tagesziel eine angenehme Nachtunterkunft (möglichst Hotel mit Restaurant!)

Natürlich konnte ich die Routen nicht immer so auswählen, dass *alle* diese Kriterien erfüllt wurden. Ich stimmte deshalb die Wegstrecken anhand der Kriterien so aufeinander ab, dass **das Optimum** daraus resultierte.

Aufgrund all dieser Überlegungen habe ich hier die schönsten und interessantesten Velotouren zusammengestellt. Die beschriebenen Verbindungen, die ich alle selbst mit dem Velo - die meisten sogar mehrmals - befahren und für gut befunden habe, sind **Zweitages-Fahrten**, für ein Wochenende gedacht. Daneben finden Sie hier auch Angaben zu **Drei- und Mehrtagestouren**.

Selbstverständlich ist es Ihnen überlassen, selbst aktiv und kreativ zu werden und die Veloreisen im Baukastensystem selbst zusammenzustellen. Die **verschiedenen Touren kreuzen sich ja immer wieder**, und verschiedene Ortschaften kommen in mehreren Touren vor. Dadurch können Sie eine Tour Ihren individuellen Ansprüchen und Ihrer körperlichen Konstitution anpassen.

## Symbole und Abkürzungen in den PDFs

Lassen Sie sich beim Tourenstudium (PDF-Dokumente) vom Schriftbild mit den vielen Zeichen nicht verwirren. Lesen Sie die folgende Liste einmal durch, und Sie merken rasch, dass es sich um **sofort ersichtliche und leicht einprägsame Zeichen** handelt.

### **Strassenbeschaffenheit und Gelände**

- ↗ Steigung, aufwärts
- ↘ Abfahrt, abwärts
- ohne nennenswerte Steigung, eben
- ↗↘ leicht auf und ab (Streckenabschnitt ohne stärkere Steigung über 300 m)

Um den **Grad der Steigung** anzuzeigen, habe ich mich für folgende Bezeichnungen entschieden:

- **leichte** ↗
- **leichte - mittlere** ↗
- **mittlere** ↗
- **mittlere bis starke** ↗
- **starke** ↗

Zur Erfassung dieser Werte habe ich mich auf die **Grösse der Übersetzung** gestützt, d. h. ich habe geschaut, auf welchen Kranz ich schalten musste, um diese oder jene Steigung zu bewältigen.

Nun kann es aber gut sein, dass mich in dem Moment, wo ich aufwärts fuhr, ein gutmütiger Rü-

ckenwind unterstützte - der dann aber möglicherweise ausfällt, wenn **Sie** den gleichen Hang hinauf müssen. Dadurch kommen Sie zwangsläufig auf andere Werte als ich. Im gleichen Ausmass spielt das Gewicht des Velos und des Gepäcks eine Rolle.

Weiter besitzt einen Einfluss, wie Sie sich im Moment gerade fühlen: ob Sie gut geschlafen haben letzte Nacht, wie Ihre Kondition allgemein ist, ob der Aufstieg am Morgen oder am Abend oder gerade nach einem opulenten Essen erfolgt, usw., usf.

Nehmen Sie deshalb die Angaben in der Tourbeschreibung nicht als absolute, starre Grösse, sondern als Vorgabe, als Anhaltspunkt, der Ihnen **einen ungefähren Eindruck der Strecke** vermittelt.

## ***Richtungsangaben***

<b>+</b>	Kreuzung
<b>⊙</b>	Kreisel
<b>re</b>	rechts
<b>li</b>	links
<b>g.</b>	geradeaus, ohne Richtungswechsel; hauptsächlich befahrene Strasse
<b>g.(re)</b>	halbrechts
<b>g. (li)</b>	halblinks
<b><u>D56</u></b>	Strassennummer (in Frankreich)

## ***Streckenbezeichnung***

kurz	bis ca. 300 m
länger	bis ca. 2 km
lange	mehr als 2 km

## ***Verkehrsdichte***

Wo das Verkehrsaufkommen keine Erwähnung findet, ist die Strasse **ruhig und kaum befahren**. In den übrigen Fällen bezeichne ich es wie folgt:

- bei leichtem Verkehr (ab und zu ein Auto)
- **bei mittelmässigem Verkehr** (immer wieder auftauchende Autos, auch auf der Gegenfahrbahn)
- **bei starkem Verkehr** (unentwegt rollender Verkehr, v. a. auch Lastwagen)

## ***Abkürzungen im Text***

ca.	zirka, ungefähr
z.T.	zum Teil
z.gr.T.	zum grossen Teil
Jh.	Jahrhundert
m ü. M.	Meter über Meer
v. a.	vor allem
gr.	gross

## ***Informationen zu den Kartenausschnitten (Google Maps)***

Beim Klick auf den **Link „Kartenausschnitt“** (unterhalb der Ortsangaben im Internet, am 1. Tag, 2. Tag, etc.) wird Google Maps geöffnet. Das erlaubt, **geografisch einen Überblick** zu gewinnen.

Zudem sind darauf **Routen als Alternativen** zu meinen Vorschlägen angegeben, und es können daraus - wenn auch nicht absolut zuverlässig! - **Informationen** wie Hotels, Campingplätze, öffentlicher Verkehr, usw. herausgelesen werden.

Oft ist es aber nicht so, dass Google Maps die Strecke so wiedergibt, wie ich sie mir ausgedacht hatte.

Das liegt zum einen daran, dass der **URL (die Link-Adresse) des Routenplaners auf der Google-Map-Seite sehr lang** und deshalb als Hyperlink schwer fassbar ist.

Zum zweiten erlaubt Google Maps anzugeben, auf welche Art und Weise (mit ÖV, auf dem Fahrrad, zu Fuss, etc.) eine Strecke zurückgelegt wird. Wenn nicht schon angezeigt, sollte deshalb auf das **Fahrrad-Symbol** (versteckt hinter den drei Punkten rechts vom Fussgänger) geklickt werden. Aber auch dann ist nicht garantiert, dass meine Vorstellung von der Tour erscheint, weil dann eben z.B. eine Veloweg, den ich nicht zu befahren empfehle, angezeigt wird. Das Programm hat sein Eigenleben und gehorcht nicht immer den Befehlen, die man ihm gibt.